Ан-74ТК-200С: перші випробні польоти



5 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

25 – 30 липня 2011 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 30 (590)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

НАВЧАННЯ

Головний координатор навчань “Безпечне небо – 2011” з американської сторони підполковник Роберт Свертфагер:

“Я в захваті від високого рівня підготовки українських пілотів”



26 липня на Полтавщині, в рамках проведення практичної фази українсько-американсько-польського навчання “Безпечне небо – 2011”, українські та американські льотчики виконали завдання з перехоплення та примушення до посадки умовних терористів, роль яких виконали літаки F-16. Чергові сили обох сторін завдання виконували у взаємодії з органами управління та черговими силами ППО Республіки Польща.

Закінчення на 2 стор.



“Репід Трайдент-2011”:

З неба – у бій



У Міжнародному центрі миротворчості та безпеки на Львівщині тривають масштабні міжнародні тактичні навчання “Репід Трайдент-2011”. Разом із українськими військовими участь у навчаннях беруть близько 1400 військовослужбовців з тринадцяти країн світу. Найчисельніша група – українська. Це 745 українських солдатів та офіцерів з різних підрозділів 8 та 13 армійських корпусів Сухопутних військ ЗС України. 362 військовослужбовці скерувала на навчання армія США, 99 військовослужбовців прибули з Молдови. Інші держави-учасники представлені менш чисельно. Збройні Сили Великої Британії представляють 80 військових, Збройні Сили Сербії – 47, Збройні Сили Польщі – 35, Збройні Сили Канади – 34, Збройні Сили Білорусі – 20. Ці підрозділи беруть участь у проведенні багатонаціональної аеромобільної операції. Дев’ять військовослужбовців від армій Латвії, Литви, Естонії, Грузії та Словенії працюють у штабі багатонаціональної миротворчої бригади. Для проведення навчань залучили близько 700 одиниць стрілецької зброї та понад 150 військових автомобілів та бойових машин.

Закінчення на 4 стор.

НАВЧАННЯ – Головний координатор навчань “Безпечне небо – 2011” з американської сторони підполковник Роберт Свертфагер:

“Я в захваті від високого рівня підготовки українських пілотів”









Закінчення. Початок на 1 стор.

За словами начальника штабу навчання полковника Віктора Гамори, відповідно до легенди епізоду навчання, група терористів здійснила захоплення бойових літаків зі зброєю на борту, та намагалася здійснити їх угон з аеродрому “Миргород” для здійснення терористичного акту на одному із стадіонів під час проведення футбольних матчів. Черговим силам поставлено завдання здійснити їх перехоплення, примусити до посадки на одному із аеродромів, а в разі непокори – знищити.

Завдання з перехоплення поклали на чергові екіпажі бригади тактичної авіації, що дислокується на Івано-Франківщині. Вони успішно виконали завдання та в подальшому за замислом навчання здійснили супроводження пари літаків F-16 до державного кордону з Польщею із наступною передачею їх на супроводження черговим силам сусідньої держави.

За подібним сценарієм відпрацювали епізод з викраденням бойових літаків з Республіки Польща, де знову піднімалися у повітря чергові винищувачі з аеродрому “Миргород”.

– Це завдання, зважаючи нате, що F-16 перетинали Державний кордон України та здійснювали посадку на авіабазі ВПС Польщі ЛАСК, відпрацьовувалось вперше, – підкреслив полковник Віктор Гамора.

За словами керівника навчання генерал-лейтенанта Василя Нікіфорова, виконання зазначеного завдання дало можливість на практиці відпрацювати порядок організації та здійснення чергування винищувальної авіацією у повітрі, під час проведення футбольного матчу, а також питання управління, організації взаємодії сторін, за різними ситуаціями у повітряному просторі.

Коментуючи спільну роботу українських та американських пілотів, головний координатор навчання з американської сторони підполковник Роберт Свертфагер, дав добру оцінку злагодженості дій групи керівництва навчанням та польотів обох сторін.

– Я вперше бачу таку згуртовану роботу військовослужбовців різних країн, які працюють як один організм і добре розуміють один одного. Я в захваті від високого рівня підготовки українських пілотів, групи керівництва польотами, і, мені дуже приємно, що ці навчання нам допомагають спільно мислити та виконувати завдання з охорони повітряного простору, – зазначив підполковник Роберт Свертфагер.

Протягом цього дня спільний наліт українських та американських пілотів склав понад 20 годин. Загалом, від початку навчання, українські та американські льотчики налітали понад 70 годин.

Начальник об’єднаного прес-центру навчань “Безпечне небо-2011” Роман Юрчило. Фото Дмитра Струтинського.

СОЦІАЛЬНА СФЕРА

До проблем соцзахисту в умовах реформування

У Києві відбулася нарада з керівниками структурних підрозділів Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних Сил України з питань забезпечення соціального захисту військовослужбовців під час реформування Збройних Сил України.

Участь у заході, який проходив під головуванням першого заступника Міністра оборони України Володимира Можаровського, взяли також представники Громадської ради при Міністерстві оборони України, Державного центру зайнятості та Міністерства соціальної політики України.

Під час наради її учасники обговорили проблемні питання соціального захисту військовослужбовців під час реформування Збройних Сил України. Зокрема, перший заступник Міністра оборони України Володимир Можаровський у своєму виступі зазначив, що проведений аналіз стану справ у соціально-гуманітарному блоці Міністерства оборони України свідчить про необхідність посилення соціальної складової під час запланованих масштабних організаційно-штатних заходів.

– Необхідно визначитися щодо місця та ролі кожного структурного підрозділу Міністерства оборони України, Генерального штабу Збройних Сил України у вирішенні завдань, що спрямовані на забезпечення соціального захисту військовослужбовців, – підкреслив Володимир Можаровський.

Учасники наради обговорили стан реалізації соціальних гарантій військовослужбовців у Збройних Силах України, розглянули можливі шляхи розв’язання існуючих проблем, зосередили увагу на недоліках чинної нормативно-правової бази з питань соціального захисту військовослужбовців та внесли конкретні пропозиції щодо опрацювання правових прогалин.

Ще одним лейтмотивом наради стали питання щодо прийняття кадрових рішень при проведенні організаційних заходів, забезпечення прозорості та відкритості кадрової політики. Адже виконання Державної комплексної програми реформування та розвитку Збройних Сил України на 2012-2017 роки, прийняття якої очікується найближчим часом, потребуватиме непростих рішень щодо подальшої долі тисяч військовослужбовців.

Закінчення на 6 стор.

ПОЛЬОТИ

На штурманському Ан-26 офіцери і курсанти...



26 липня екіпаж транспортного літака Ан-26Ш зі складу 203-ї навчальної авіаційної бази, виконавши переліт за маршрутом Чугуїв-Старокостянтинів провів льотну зміну у зоні пілотажу над аеродромом Старокостянтинівської бригади тактичної авіації ПвК “Захід”.

Заступник командира бригади з виховної роботи підполковник Микола Старушик повідомив, що метою льотної зміни Чугуївського екіпажу на аеродромі базування бомбардувальників Су-24М і розвідників Су-24МР було підтримання навичок навігації штурманами бригади тактичної авіації.

Таким чином, протягом льотної зміни 22 штурмана, виконавши польоти на спеціально обладнаному літаку Ан-26Ш (“Ш” – штурманський), під контролем старшого штурмана бригади підполковника Ігоря Геруса відпрацьовували підготовку та контроль готовності повітряного судна до виконання польотного завдання, працювали над обладнанням робочих місць.

Загальний наліт за зміну склав більше дев’яти годин. Відтак, кожен штурман у підсумку дописав у свою льотну книжку майже півгодини. Підполковник Ігор Герус підсумовуючи додав, що усі його підопічні із поставленими завданнями справились добре. Серед кращих старший штурман бригади відзначив штурманів авіаційних ескадрилей капітанів Романа Чехуна, Олександра Баранецького і штурмана ланки лейтенанта Олександра Вовка.

Варто також зазначити, що борт з Чугуєва до Старокостянтинова прибув з курсантами третього курсу льотного факультету Харківського університету Повітряних Сил ім. Івана Кожедуба, які навчаються за спеціалізацією “штурман”.

Начальник штурманської служби – старший інспектор-штурман ХУПС полковник Вадим Бондар зауважив, що під час польоту курсанти відповідно до навчальної програми відпрацьовували на робочих місцях маршрутний політ по повітряних трасах та поза ними з посадкою на іншому аеродромі. За діями курсантів у повітрі спостерігали і оцінювали їх роботу начальник кафедри повітряної навігації та бойового управління авіацією льотного факультету полковник Олександр Шейгас і старший викладач кафедри підполковник Віктор Петренко.



Штурман авіаційної ескадрильї капітан Роман Чехун.

Крім того, полковник Вадим Бондар додав, що паралельно з практичним навчанням курсантів, крім штурманів бригади тактичної авіації зі Старокостянтинова, навички навігації підтримали і п’ятеро штурманів авіаційної транспортної бригади з Вінниччини та Миколаївського спеціалізованого Центру бойової підготовки авіаційних фахівців ЗС України.

Андрій Агєєв. Фото Сергія Бугайчука.

ЕКНОМІЧНІ АСПЕКТИ

Підстав для підвищення ціни на хліб немає

Про це Прем'єр-міністр України Микола Азаров повідомив журналістам у Полтавській області після огляду збирання ранніх зернових 26 липня. "Існуючі затрати у хлібопекарній галузі і в сільськогосподарській галузі повністю покриваються відпускними цінами. Тому немає жодних підстав для підвищення ціни на хліб", – зазначив Прем'єр-міністр. При цьому він підкреслив, що тільки розпочався новий маркетинговий рік, і в разі необхідності уряд здійснить всі заходи для недопущення зростання цін на хліб. Водночас Глава Уряду підкреслив, що зараз середня ціна за тонну зернових становить приблизно 1600 гривень і повністю покриває затрати виробників. "Та ціна, яка зараз склалась на зернові, а це приблизно 1600 гривень за тонну, на цьому етапі повністю покриває собівартість виробництва зерна і дає певну рентабельність", – наголосив Микола Азаров. Про це повідомляє департамент інформації та комунікацій з громадськістю Секретаріату КМУ.



Підготував Сергій Клименко. "Крила України".

ІНФРАСТРУКТУРА

Україна отримала одну з найкращих злітно-посадкових смуг у Європі

26 липня Віце-прем'єр-міністр України – Міністр інфраструктури Борис Колесніков відкрив нову найсучаснішу злітно-посадкову смугу КП "Міжнародний аеропорт "Донецьк". Про це повідомляє прес-служба Міністерства інфраструктури. Урочистосте відкриття новозбудованої штучної смуги ознаменував літак Ан-225 "Мрія", що приземлився напередодні відкриття.



– Нова злітно-посадкова смуга в аеропорту "Донецьк" – не тільки найсучасніша в нашій країні, а одна з найкращих у цілому в Європі, – сказав Борис Колесніков. – Вона повністю відповідає всім міжнародним стандартам і здатна приймати всі види літаків, зокрема, Airbus-380 та Боїнг-747. Сьогоднішня посадка літака "Мрія" підтвердила високий стандарт нової смуги.

Віце-прем'єр-міністр України підкреслив, що в Україні активними темпами здійснюється модернізація авіаційної інфраструктури. Чотири сучасних міжнародних аеропорти, за його словами, наша держава отримає у цьому році – на початку наступного.

Борис Колесніков при цьому зауважив, що за підсумками І півріччя 2011 року українці все більше користуються саме авіаційним транспортом. Протягом І півріччя ним скористалося 3,1 млн. осіб. Загалом авіаційним транспортом забезпечено зростання перевезень на 23,6% порівняно з І півріччям 2010 року.

Нова злітно-посадкова смуга в Донецьку має довжину 4 кілометри, ширину – 75 метрів, товщину – 1 метр.

Роботи з реконструкції аеродромного комплексу КП "Міжнародний аеропорт "Донецьк" розділені на три етапи: перший включає безпосередньо злітно-посадкову смугу; другий – передбачає будівництво сполучних рульових доріжок №№1,2 та ділянки магістральної рульової доріжки завдовжки 1,64 км. Обидва ці етапи виконані, що дозволило успішно провести процес сертифікації ЗПС і ввести її в експлуатацію.

Під час будівництва використано надміцний бетон марки М-450. Укладено 650 тис. куб. метрів бетону і 700 тонн арматури. Загальна площа, на якій проводилися роботи – 270 гектарів.

Третій етап передбачає будівництво об'єктів, які не є необхідними для перемикання зльоту і посадки на нову ЗПС. Його буде завершено в поточному році. Відтак буде збудовано ще 2,2 кілометра магістральної рульової доріжки, а також завершено будівництво сполучних рульових доріжок №№3,4,5,6. Крім того, цього року будівельники планують укласти 520 тис. кв. метрів покриття на перонах Донецького аеропорту.

Зараз на аеродромному комплексі КП "Міжнародний аеропорт "Донецьк" триває активна робота з будівництва перонів. На об'єкті щоденно працює до 400 осіб та понад 250 одиниць техніки. Роботи тривають відповідно до графіку.

Сергій Клименко. "Крила України".

РОБОЧІ ЗУСТРІЧІ

Генерал-полковник Григорій Педченко:

"Тільки разом, в одному строю, ми зможемо зрушити той віз проблем, що сьогодні накопичились у Збройних Силах"

Саме таким став основний лейтмотив відвертого і конструктивного спілкування начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України генерал – полковника Григорія Педченка з особовим складом військових частин та установ Полтавського гарнізону упродовж робочого візиту. А розпочався він з вивчення стану справ з питань організації повсякденної життєдіяльності військ та системи роботи щодо вирішення проблемних питань.



На летовищі авіаційної комендатури генерал-полковника Григорія Педченка, крім представників штабу Повітряних Сил ЗС України та командування гарнізону, зустрічали також і представники місцевої влади. Представляючи своїх колег, перший заступник голови Полтавської облдержадміністрації Віктор Животенко зазначив, що питання тісної та плідної співпраці з військовими частинами гарнізону завжди стоять у центрі уваги органів державної влади усіх рівнів і є однією з важливих складових підтримання позитивного іміджу Збройних Сил.

Після представлення та огляду об'єктів аеродрому про стан справ з організації діяльності частини доповів командир авіаційної комендатури полковник Віктор Дейнега. При цьому Головнокомандувач ЗС України вимагав акцентувати увагу на конкретні аспекти: технічну спроможність летовища, стан техніки та морально-психологічну складову готовності особового складу авіаційної комендатури до виконання завдань за призначенням. Висловивши зауваження та пропозиції щодо підвищення якості та систематизації у вирішенні проблемних питань, начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України продовжив знайомство з частинами гарнізону.

Важливою складовою робочого візиту генерал-полковника Григорія Педченка стала його зустріч з особовим складом військових частин гарнізону, де відбулась відверта і предметна розмова щодо нагальних питань розвитку і реформування Збройних Сил України на сучасному етапі, визначення пріоритетів у діяльності командирів усіх рівнів стосовно повного та якісного вирішення завдань, усвідомлення високої відповідальності, покладеної на кожного військовослужбовця.

Серед першочергових завдань начальник Генерального штабу – Головнокомандувач Збройних Сил України також визначив і вирішення житлової проблеми, яка є основою для позитивної мотивації військової служби. З цією метою він висловив своє бачення і пропозиції щодо реалізації проектів стосовно надання вільним службовим приміщенням, що не використовуються за призначенням, статусу гуртожитків або таких, які можуть бути переобладнані у службові квартири.

– Тільки разом, в одному строю, ми зможемо зрушити той віз проблем, що сьогодні накопичились у Збройних Силах за багато років, – зазначив Головнокомандувач ЗС України.

Володимир Лазарєв. м.Полтава. Фото автора.

НАШІ В ЛІБЕРІЇ

Українські миротворці привітали ліберійців із днем незалежності

26 липня у Республіці Ліберія, де під егідою ООН дислокується український окремий вертолітний загін, відзначили День Незалежності. Про знаменну дату для усіх ліберійців не забули і українські миротворці.



За тісну співпрацю із особовим складом загону дев'ятьох місцевих мешканців, яких жартома, але по праву, називають "службовцями Збройних Сил України", нагороджено пам'ятними грамотами та "смачними" подарунками.

Під час урочистого шикування командир загону полковник Володимир Пастухов привітав ліберійців із 64-ою річницею Незалежності, побажав їм міцного здоров'я, достатку, а головне – миру та процвітання їхньої держави.

Місцеві мешканці уже протягом багатьох років досить дружньо ставляться до українського миротворчого контингенту. Багато із них трохи говорять українською та російською і не збираються зупинятися на досягнутому. Вони фанатіють футболом, тому цілком логічно, що своєрідним еталоном українця для них є Андрій Шевченко. На вулицях Монровії наших так і кличуть – "Шевченками", а про Україну кажуть лише теплі слова: "Ukraine! Good! Friend!".

Стомлена тривалою війною Ліберія потроху оживає. Про це кажуть нинішні миротворці, що тут не вперше і мають уявлення про стан справ. Так, багато проблем ще не вирішено, однак найголовніше – немає громадянської війни.

З Ліберії Юрій Ігнат. Фото автора.

МІЖНАРОДНЕ НАВЧАННЯ

“Репід Трайдент-2011”: З неба – у бій

Закінчення. Початок на 1 стор.

Тематика навчань “Репід Трайдент – 2011” стосується виконання миротворчих завдань багатонаціональним підрозділом в операції з примушення до миру. За легендою, багатонаціональний підрозділ наводить лад в умовній країні, де виник конфлікт на етнічному грунті. Суперечки переросли у збройне протистояння.



Навчання розділено на два етапи – підготовчий та практичний. Особливістю першого етапу є спільне десантування військовослужбовців багатонаціонального військового контингенту з літака Іл-76МД Повітряних Сил Збройних Сил України та трьох літаків С-130 “Геркулес”. Таке десантування проводиться вперше в історії наших Збройних Сил. Цьогоріч на яворівський полігон водночас десантуватимуться близько 400 парашутистів з трьох армій світу – України, США та Канади. Для здійснення десантування наприкінці минулого тижня на військовий аеродром 114 Івано-Франківської бригади тактичної авіації передислокувались літаки “Геркулес” 86 повітряної бригади командування повітряних сил США у Європі.

– Літаки такого класу наш аеродром приймає вперше, – розповів заступник командира бригади з виховної роботи підполковник Олександр Кухарук, – свою роботу наші наземні фахівці виконали добре, для іноземних літаків організовано стоянку, а військовослужбовці поселені в один з готелів нашого міста.

Після того, як до Івано-Франківська прибуде Іл-76МД з Мелітополя, усі літаки візьмуть на борт чотири сотні аеромобілістів та вирушать на Яворів.

– Для нашого екіпажу це звичайне завдання, – зазначив начальник відділу транспортної авіації управління підготовки та застосування авіації Командування Повітряних Сил ЗС України полковник Олександр Пасіченко, – а от десантникам набутий досвід напевно не завадить.

Десантуванню з літаків передувало виконання парашутних стрибків з вертольота Мі-8. Для їх здійснення окремий полк армійської авіації 8 армійського корпусу відрядив до Центру миротворчості і безпеки два екіпажі у складі капітана Олександра Григор’єва, підполковника Ігора Мазепи, капітана Олександра Гриба та майора Олексія Удовіченка, підполковника Олександра Лісничого, капітана Юрія Хромова.

– Як ви бачите, командир полку призначив командирами екіпажів відносно молодих пілотів, – розповів заступник командира полку з виховної роботи підполковник Михайло Шур, – а льотчики-інструктори у них – досвідчені пілоти. Це дозволяє їм ділитись набутими знаннями та навичками.

– Ми досить часто забезпечуємо виконання десантниками парашутних стрибків, тож ця робота для нас не складна, – зазначив підполковник Ігор Мазепа, – нам поставили завдання виконати десантування на висоті 600 метрів та зі швидкістю близько 100-120 кілометрів на годину. Цих вимог ми й дотримувались. За день здійснили сім підйомів, десантували близько 60 військовослужбовців України та Канади. Основна проблема – мовний бар’єр. Подібні спільні навчання свідчать – англійську мову треба знати. Загалом для нас це ще одна можливість підтримати льотні навички та піднятись в небо.

Офіцер прес-групи навчань капітан Олександр Гайн розповів, що канадські військові прибули до Львова на тиждень раніше усіх. Розмістились у 80 окремому аеромобільному полку. Там вивчали українське парашутне спорядження та техніку. За ці дні встигли потоваришувати з українськими колегами, обмінялись беретами та тільниками. Канадці здійснили по два стрибки кожний. Разом з ними виконував вправу і командир 80 окремого аеромобільного полку полковник Віктор Копачинський.

– У своїй країні наші десантники десантуються переважно з гелікоптера “Чінук”, – каже офіцер по зв’язкам з громадськістю канадського підрозділу капітан Елізабет Левіцкі, – ці машини більш місткі – одночасно беруть на борт тридцять людей. Ми стрибаємо проти вітру і з меншої висоти – 400 метрів, а ваші десантники – за вітром. Набутий досвід для нас дуже цікавий.

– Спільне десантування – добра нагода для удосконалення навичок українських десантників, – повідомив керівник навчань “Репід Трайдент – 2011” генерал-майор В’ячеслав Назаркін. – Основними завданнями, які ми плануємо виконати упродовж навчань є підготовка офіцерів штабів, особового складу українських підрозділів до виконання спільних дій з представниками армій інших країн світу під час багатонаціональних операцій під проводом ООН, НАТО та інших міжнародних організацій. Ми очікуємо, що наші військовослужбовці отримають нові знання в організації та всебічному забезпеченні миротворчих дій, управлінні підрозділами та в питаннях, пов’язаних із підтримкою взаємодії з підрозділами багатонаціональних сил.

Багатонаціональний аеромобільний підрозділ візьме визначену територію під контроль та ліквідує незаконні озброєні формування, роль яких виконуватиме спеціально підготовлений загін. Після цього військовослужбовці виконають завдання миротворчої та гуманітарної спрямованості. Зокрема, відпрацюють дії з охорони особливо важливих об’єктів, організації контрольно-перепускних пунктів, пошуку та знищення незаконних озброєних формувань, розмінування місцевості тощо.

Учасники навчань працюватимуть з обладнанням MILES, яке дозволяє проводити двосторонню симуляцію вогневого контакту і наближує навчальний процес до бойової обстановки. На спорядженні кожного військовослужбовця є датчик, який фіксує влучення зі зброї. Вся інформація передається також на комп’ютер керівнику навчань. Тобто застосування системи максимально наближує умови навчань до справжніх бойових.



Варто нагадати, що Україна бере участь у програмі “Партнерство заради миру” з 1994 року. Тоді запрошення приєднатися до “Партнерства заради миру” було надіслано усім державам-учасницям колишньої Ради північноатлантичного Договору та було прийнято 30 країнами, в тому числі і Україною. Метою Партнерства є зміцнення стабільності та безпеки в усій Європі. Програма зосереджена на співпраці в оборонній галузі, але виходить за рамки діалогу і спрямована на досягнення реального партнерства. Завдяки їй члени НАТО та країни-партнери мають змогу працювати разом у широкій програмі заходів, пов’язаних з питаннями спільної оборони та безпеки, починаючи з суто военного співробітництва і закінчуючи співробітництвом на таких напрямах, як врегулювання криз, планування на випадок надзвичайних ситуацій, управління повітряним транспортом та співробітництво в галузі озброєнь.

Владислав Назаркевич. “Крила України”.
Фото прес-групи навчань.

МИРОТВОРЧІСТЬ

Повітряних патрулювань стане більше



Нещодавно у Ліберії з представниками військових та цивільних авіаторів, які виконують завдання Місії ООН, відбувся брифінг, головним питанням якого стало збільшення кількості повітряних патрулів над країною відповідно до ініціативи Місії ООН. Передусім, це пов’язано із передвиборчою кампанією. Адже 11 жовтня тут пройдуть президентські та парламентські вибори. На даний час ситуація у країні є спокійною, однак зростає політична напруга. У столиці – Монровії, мітинги та пікети проходять частіше.

Зважаючи на це, майже удвічі збільшиться навантаження на український вертолітний загін. Зараз льотчики виконують п’ять повітряних патрулювань щотижня. Місія ООН пропонує збільшити їх кількість до дев’яти.

– Для нас це не стане проблемою, – розповідає заступник командира 56 ОВЗ з льотної підготовки підполковник Сергій Чорний, який на брифінгу очолив групу українських вертолітників. – Ми дали позитивну відповідь. І техніка, і льотно-підйомний склад готові виконати ці завдання. Щодня ми можемо піднімати в небо до шести вертольотів Мі-8, а коли буде прийнято рішення про виведення Мі-24 з Кот-в’Івуару, то і ці бойові машини залучатимуться до патрулювань.

Наразі загін працює у звичному режимі. Щодня виконуються польоти з патрулювання кордонів, спостереження, перевезення вантажів, особового складу та персоналу Місії.

Юрій Ігнат. Фото автора.

ВИХОВАННЯ

В рамках єдиного виховного дня...

У Старокостянтинівській бригаді тактичної, авіації в рамках єдиного виховного дня пройшов тематичний захід під назвою “Військовослужбовець Повітряних Сил Збройних Сил України – зразок високої культури поведінки, додержання законів і наказів командирів”.

Після шикування особового складу військової частини у клубі бригади та учбових класах заступники командирів підрозділів провели інформування особового складу в рамках тематики дня.

Далі заступник начальника гарнізону з виховної роботи підполковник Микола Старушик у 42-му ГБО провів з особовим складом бригади інструкторсько-методичне заняття з практики зміцнення військової дисципліни: “Вивчення положень методичних вказівок щодо порядку накладання командирами дисциплінарних стягнень на військовослужбовців”. Інженер з безпеки дорожнього руху капітан Сергій Ситар довів до військовослужбовців випадки подій і ДТП, у яких загинули військовослужбовці Збройних Сил України, їх причини та наслідки.

Старший офіцер відділення виховної роботи бригади майор Василь Дубей провів бесіду з циклу “Право і солдат” на тему “Положення Статуту внутрішньої служби ЗС України про військову ввічливість та поведінку військовослужбовців”.

Під завісу тематичного дня відбулися загальні збори особового складу підрозділів з порядком денним: “Згуртованість військових колективів – запорука успішного виконання завдань за призначенням”.

На підведенні підсумків командуванням частини було зроблено висновок, що відповідно до плану єдиного виховного дня усі проведені заходи досягли своєї мети. Стан військової дисципліни та правопорядку, морально-психологічний стан особового складу частини задовільний і дозволяє виконувати завдання за призначенням.

Олексій Конон. м. Старокостянтинів.

Ан-74ТК-200С:

перші випробні польоти



Фото Андрія Пільщикова.

На початку нинішнього місяця здійснив перший випробний політ літак Ан-74ТК-200С. Це перша машина цього типу виконана у санітарному варіанті. Протягом останніх років вона будувалася за замовленням ВПС Лівії, але через складну внутрішньополітичну обстановку та ембарго на військові товари та товари подвійного призначення, накладеного на Лівійську Арабську Джамагирію Радою Безпеки ООН ще наприкінці лютого нинішнього року, контракт так і залишився нереалізованим. Загалом цим контрактом було передбачено будівництво двох таких літаків.

Зважаючи на це, паралельно з обльотом Ан-74ТК-200С, який на сьогодні здійснив щонайменше півдесятка вильотів, відбувається пошук покупця. На питання “Хто майбутній власник літака?”, керівництво ХДАВП тактовно утримується, посилаючись на комерційну таємницю. Та, зрештою, це не головне. Важливіше – що підприємство працює і має збут продукції.

Як повідомили “Крилам України” у відділі маркетингу ХДАВП, Ан-74ТК-200С є модифікацією літака Ан-74ТК-200 і є спеціальним літаком, що призначений для перевезення 4 хворих на спеціально обладнаних місцях з медичним персоналом і супроводом до 8 осіб. Літак можна експлуатувати на регіональних, ближньомагістральних і міжнародних авіалініях з можливістю використання, як на штучних, так і на ґрунтових ЗПС у широкому діапазоні висот аеродромів і кліматичних умов, у простій і складній метеорологічній обстановці, вдень і вночі.

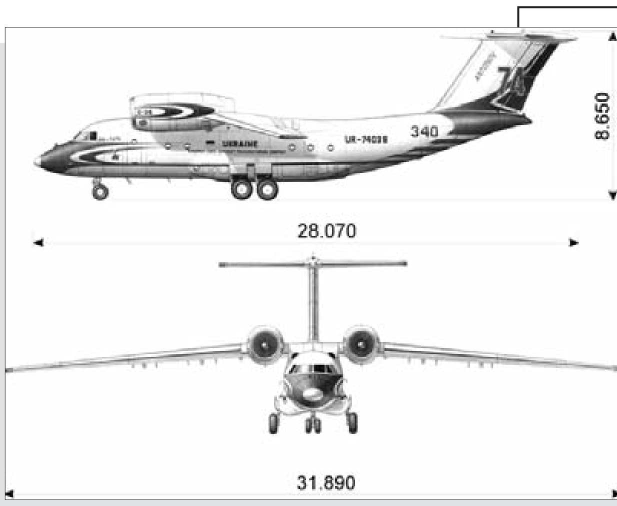
Як і попередник, Ан-74ТК-200С є суцільнометалевим вільнонесучим монопланом із високо розташованим крилом і однокильовим Т-подібним оперенням. Планер та усі системи літака виконані у всекліматичному виконанні.

Силова установка літака – два турбовентиляторних двигуни Д-36 серії 3А, консольно закріплених над крилом та допоміжна силова установка ТА-12, розташована в техвідсіку правого обтічника шасі. Шасі, у свою чергу, триопорне з керованою носовою стійкою. Основні стійки шасі забираються в обтічники на фюзеляжі, носова стійка – у нішу шасі, розташовану в передній частині фюзеляжу. У хвостовій частині розташовано вантажний люк, для завантаження хворих до літака і багажу супроводу. Рампа, що закриває вантажний люк, використовується як трап.

Можливо, у майбутньому, саме такий санітарний літак з’явиться і на озброєнні Збройних С ил України.

Підготував Сергій Клименко.
“Крила України”.

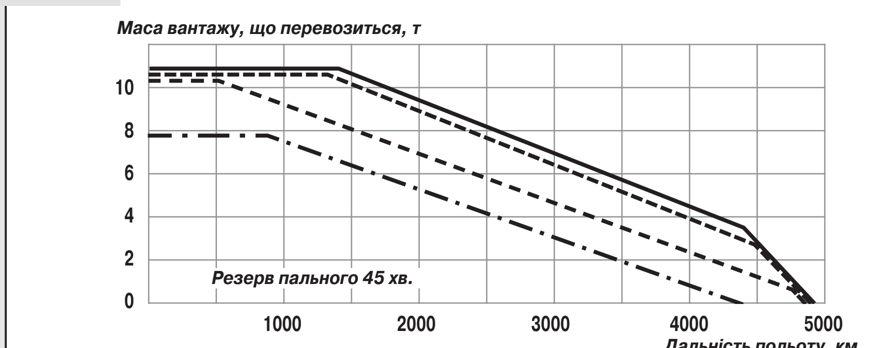
Основні геометричні дані:



Довжина літака, м	28,068
Розмах крила, м	31,89
Висота літака, м	8,65
Довжина фюзеляжу, м	25,735
Діаметр фюзеляжу, м	3,1
Площа крила, $м^2$	98,62
Колісна база, м	8,67
Колія шасі, м	4,094
Довжина транспортної кабіни, м	10,5
Ширина транспортної кабіни, м	
- по підлозі	2,15
- максимальна	2,5
Висота транспортної кабіни, м	2,2
Об’єм транспортної кабіни, $м^3$	70
Розмір вантажного люка, м	7,1 x 2,42
Вхідні двері, м	1,65 x 0,8
Аварійний люк пілота, м	0,5 x 0,51
Двері аварійного виходу III типу, м	0,51 x 0,915
Максимальна злітна вага, кг	36500
Максимальна посадкова вага, кг	33000
Вага порожнього літака, кг	19950
Максимальна вага заправки (=0,775 $г/см^3$), кг	13210
Максимальна вага комерційного навантаження, кг	10000

Основні ЛТХ:

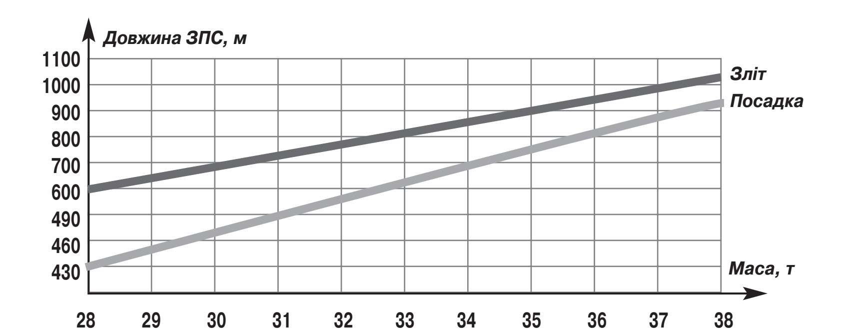
Максимальна висота аеродрому над рівнем моря, м	3600
Мінімальна довжина ЗПС з урахуванням можливої відмови одного двигуна:	
- при зльоті, м	2150
- при посадці, м	1600
При максимальній злітній вазі (36500 кг):	
- швидкість відриву, км/год	245
- довжина розбігу (із КВП), м	1100
Максимальна висота польоту, м	10100
Максимальна висота польоту з одним працюючим двигуном, м	6000
Максимальна швидкість польоту, км/год	650
При максимальній злітній вазі (36500 кг):	
- посадкова швидкість, км/год	190
- довжина пробігу, м	530
Дальність польоту на барометричній висоті 10100 м при швидкості (560 ...580) км/год, зі злітною масою 36500 кг з АНЗ пального на 1 годину польоту:	
- із максимальним комерційним навантаженням 10000 кг і запасом пального на старті 4834 кг, км	800
- із комерційним навантаженням 5200 кг і запасом пального 9634 кг, км	2600
Витрата пального, г/т/ км	230



Умови на аеродромі вильоту	Злітна вага,т	Умови на аеродромі вильоту	Злітна вага,т
——— H=0; МСА	36,5	- - - - - H=0; МСА+15⁰С	36,0
– – – – – H=1500м; МСА	33,9	— · — H=1500м; МСА+15⁰С	32,1

Експлуатаційні показники:

Льотний склад, осіб	3 (2 пілота і бортмеханік)
Персонал:	
- бортпровідник	
- 2 медпрацівника	
Температура повітря біля землі, °С	- 55 - + 45
Максимальні складові швидкості вітру біля землі під час зльоту і посадки:	
- зустрічна складова, м/с	- 30
- побіжна складова, м/с	- 5
- бічна складова (μ 0,4), м/с	- 15
Мінімум для посадки	1 категорія ICAO
Максимальна висота аеродрому над рівнем моря, м	3600
Типи ЗПС:	
- ЗПС зі штучним і ґрунтовим покриттям	
- міцність ґрунту ГЗПС не менше	8 $кг/см^2$
- мінімальні розміри ЗПС	40x1000 м



Медичне устаткування літака :

- 4 медичних модулі для розміщення хворих;
- 2 робочі місця для медперсоналу;
- комплект медичного устаткування для обслуговування хворих у комплектації Покупця.

Також існує варіант компоновки літака для перевезення поранених. У кабіні такого літака встановлюються ноші для перевезення до 42 поранених і розміщуться медперсонал.



КАДРИ

Польова виучка для студентів

У Харківському університеті Повітряних сил імені Івана Кожедуба протягом двох днів тривали урочисті з нагоди складання Військової присяги студентами, які навчаються за програмою підготовки офіцерів запасу ЗС України. Відтак першого дня Військову присягу склали 28 студентів, які навчаються в Чернігівському інституті економіки та управління. Наступного дня новоспеченими захисниками Вітчизни стали студенти двох вищих навчальних закладів міста Торез, що на Донеччині.



Усі студенти пройшли табірні збори на базі однієї з військових частин, що поблизу Харкова. Знання, які вони здобували під час попереднього навчання у навчальних закладах вони змогли закріпити практично в полі. З ними провели заняття з вогневої, тактичної, стройової підготовки. Тобто один місяць вони повноцінно жили за військовим розкладом.

Також начальником зборів – заступником начальника ХУПС полковником Ігорем Никіфоровим були названі прізвища студентів, які продемонстрували відмінні результати під час польового виходу. Це Роман Колодій, Максим Нікулін, Андрій Аршинник та Євген Бабіч.

Слід відзначити, що перед ритуалом Військової присяги усі студенти склали Державний іспит за своїм фахом. Наразі вони повернулися до своїх міст, де попереду на них очікує ще один рік навчання і випуск вже у званні молодшого лейтенанта запасу.

Дмитро Чалий.
м. Харків.
Фото автора.

КОЛЕКТИВ

Вміло зводячи дебет із кредитом

Нещодавно своє професійне свято, День бухгалтера, відзначив невеликий, але згуртований колектив фінансово-економічної служби окремого ремонтно-відновлювального батальйону 5-ого Об'єднаного центру електрогазового та автотехнічного забезпечення логістики Повітряних Сил, що дислокується у Нерубайському, на Одещині. Ця частина, якою командує майор Андрій Щеглов, є невеликою за кількістю особового складу, проте господарська діяльність, що вона здійснює, вимагає великої праці бухгалтерії, адже доводиться не лише нараховувати грошове забезпечення, заробітну платню та інші виплати, вираховувати усі комунальні платежі частини, але й робити підрахунки закупівлі запасних частин і агрегатів, адже це – окремий ремонтно-відновлювальний батальйон, тут ремонтується значний обсяг військової автомобільної та спеціальної техніки, і не лише техніки Повітряних Сил.



Очолює фінансово-економічну службу тимчасово виконуючою обов'язки помічника командира частини з фінансово-економічної роботи бухгалтер 1-ої категорії Олена Олійник. Під її керівництвом плідно працюють досвідчені бухгалтери Наталя Згардан, Тетяна Подолян та Світлана Медюк.

– Саме завдяки їх професіоналізму своєчасно фінансуються, а відтак – і вчасно виконуються основні завдання з підтримання життєдіяльності частини – ремонт та обслуговування військової автомобільної та електрогазової техніки, а також із формування повної достовірної інформації про господарську діяльність, її результати та фінансово-майновий стан військової частини, – говорить заступник командира частини з виховної роботи майор Євген Чухраєв.

Олексій Тригуб.
"Крила України".
Фото автора.

ПОРУЧ З НАМИ

Хвостаті "миротворці" службу несуть пильно



На аеродром Робертсфілд Борьку привезли із містечка Грінвілл ще у десяту ротацію 56 окремого вертолітного загону сил Місії ООН у Ліберії. Цього невеликого собаку без будь-якої родословної знає кожен тутешній український миротворець. Він не стоїть у штаті загону і заслуги його ніхто не реєструє, однак свій пайок, у вигляді кісточок та інших собачих ласощів, найкращий хвостатий охоронець автопарку відпрацьовує "на усі сто".

У бідній за економічними показниками та рівнем життя країні крадіжки є джерелом заробітку багатьох незаможних ліберійців. Об'єктами грабунку іноді стають військові містечка сил місії ООН. Місцеві мешканці чи не щодня роблять спроби щось поцупити: чи то пальне, чи запчастини до техніки.

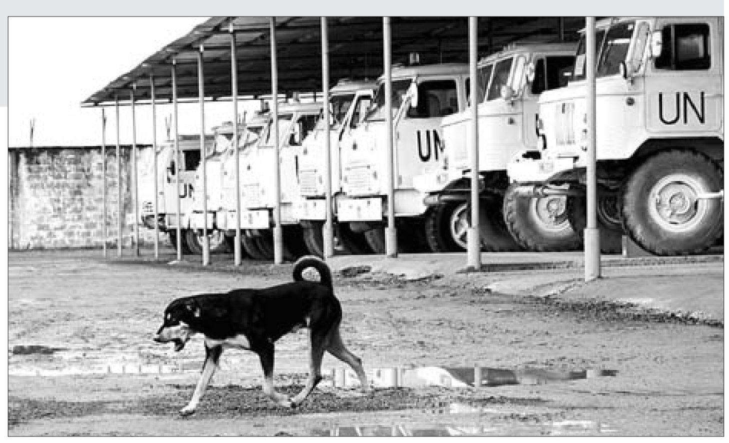
У таких випадках, особливо в нічний час, нашим миротворцям допомагає Борька. Його гострий нюх важко обдурити, а гавкання добре чути на усю стоянку техніки. Правду кажучи, він створює проблеми не лише для крадіїв, але й дошкуляє офіцерам групи контролю, які перевіряють несення служби на об'єктах.

– Від стурбованого Борьки краще сховатися в УАЗ, бо може пошматувати штани, – кажуть бувалі українські "ліберійці", – треба дочекатись чергового, який скомандує собаці відбій».

За це Бориса ніхто не сварить. Байдуже, що одразу не розібрався: свої чи чужі. Головне – вчасно проявлена пильність, і, звичайно, результат.

Скільки майна загону вберегла ця собака ніхто сказати не береться, однак усі ставляться до Борьки з великою повагою, мовляв, цей пес знайшов своє місце у собачому світі.

– Пам'ятаю, його привезли маленьким немічним цуценям десь три роки тому, – згадує командир взводу роти АТЗ старший прапорщик Микола Мошківський. – Ми назвали його на честь солдата, який приніс собача у парк. Цуценя ледь на ногах стояло, але все їло і їло – сил набиралось. Тепер службу несе на совість – віддячує...



Минуло лише декілька тижнів від прибуття в Ліберію нової ротації, а Борис уже не раз "відзначився" – у нічний час розгледів спроби темношкірих зловмисників проникнути в парк.

Окрім Борьки, поруч з українськими миротворцями живуть й інші чотирилапі. Кілька собак і з десяток котів. Ці самі прибились до загону і ділом доводять необхідність своєї "миротворчої" роботи. Коти, скажімо, хороші санітари. Вони крутяться біля їдальні та місць проживання військовослужбовців. Тут вусатим щось перепадає після споживання їжі й шкідників навколо практично немає.

Начальник їдальні старший прапорщик Володимир Тивоняк у Ліберії вдруге і про вусатих помічників лише хорошої думки.

– Звичайно боротися із шкідниками можна з допомогою хімії, – каже Володимир Тивоняк, – однак коти роблять свою справу досить ефективно. Вони ловлять змій, щурів, мишей, деяких комах, які можуть суттєво нашкодити здоров'ю людини. Тай і веселіше якось із ними...

Юрій Ігнат.
Фото автора.

СОЦІАЛЬНА СФЕРА

До проблем соцзахисту в умовах реформування

Закінчення. Початок на 2 стор.

Не зменшується, на жаль, напруга із забезпеченням житлом. Сьогодні понад 45 тисяч осіб стоять у квартирній черзі. Тому керівництво Міністерства оборони України вживає усіх заходів, щоб уже найближчим часом суттєво поліпшити вирішення цього болючого питання. Це, зокрема, і проект "Військове містечко-300", розрахований на п'ять років, і продовження терміну дії до 2017 року Комплексної програми забезпечення житлом військовослужбовців і членів їхніх сімей, і залучення позабюджетних коштів для будівництва житла на землях оборони тощо.

Підбиваючи підсумки обговорення, перший заступник Міністра оборони України Володимир Можаровський зазначив, що проведений аналіз ефективності реалізації соціальних гарантій військовослужбовців у Збройних Силах України свідчить про те, що у цілому існуюча система соціального захисту забезпечує мінімальні соціальні гарантії військовослужбовцям та особам, звільненим з військової служби.

За його словами, учасникам наради вдалося більш чітко визначити проблемні питання та комплекс заходів, які необхідно запровадити для того, щоб мінімізувати негативні наслідки масштабних змін, що відбудуться внаслідок заходів реформування Збройних Сил та скорочення їх чисельності, зменшити соціальну напругу у військових колективах, зберегти кадровий потенціал Збройних Сил та посилити мотивацію до військової служби.

– Робоча група, яка буде створена для виконання рішень наради, має розробити проект Плану соціального захисту військовослужбовців, осіб, звільнених з військової служби, членів їхніх сімей на період проведення заходів реформування, пов'язаних із скороченням чисельності Збройних Сил України, – наголосив Володимир Можаровський.

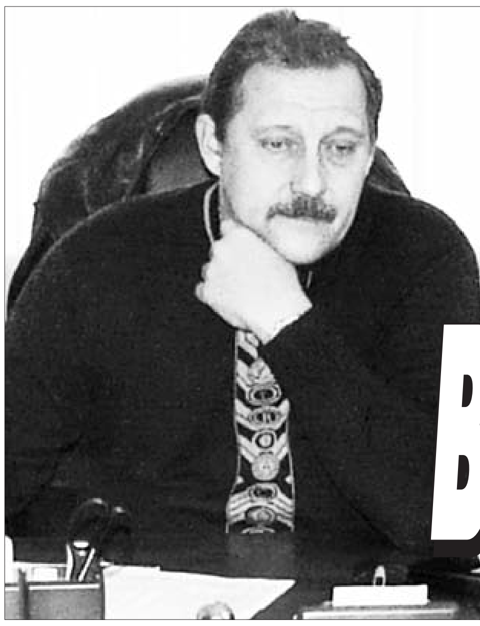
Перший заступник Міністра оборони України акцентував увагу на тому, що у кінцевій редакції План повинен передбачати опрацювання питань, пов'язаних у тому числі з переглядом діючих фінансових програм щодо оптимізації видатків на вирішення соціальних питань, розробку та впровадження компенсаторних механізмів щодо мінімізації негативних наслідків скорочення чисельності Збройних Сил України й опрацювання, у разі необхідності, змін до нормативно-правової бази з питань соціального захисту військовослужбовців.

У документі повинні знайти своє відображення застосування сучасних підходів кадрового менеджменту з метою збереження кадрового потенціалу Збройних Сил України, розробка заходів морально-психологічного забезпечення реформування Збройних Сил України, а також заходи щодо поліпшення соціального захисту військовослужбовців за напрямками.

З 15 серпня 2011 року з метою забезпечення соціальної адаптації військовослужбовців перед їх звільненням у запас або відставку буде запроваджено комплекс заходів щодо їх інформування: консультування, проведення занять, бесід, конференцій, попередня професійнаорієнтація, а також надання безкоштовних юридичних консультацій тощо. На офіційному веб-порталі Міністерства оборони України буде започатковано рубрику, присвячену питанням соціального захисту військовослужбовців, які звільняються або звільнені з військової служби в запас або у відставку, де буде передбачено, зокрема, розміщення відповідних нормативно-правових актів та відповіді на запитання.

Наради з питань забезпечення соціального захисту військовослужбовців під час реформування Збройних Сил України під головуванням першого заступника Міністра оборони України в подальшому проводитимуться кожні два місяці.

www.mil.gov.ua



8 августа 2011 года исполняется 50 лет главному инженеру ГП “Чугуевский авиационный ремонтный завод” Эдуарду Татузяну. С июля 2000 года возглавляет инженерную службу предприятия Эдуард Рафаэльевич, организовывает и координирует работы по обеспечению качественного ремонта авиационной техники. В 1991 году капитан Татузян, выпускник славного Харьковского военного авиационного инженерного училища, уже обладавший солидной базой теоретических знаний и колоссальным практическим опытом, обретенным за годы службы в строевых частях ВВС, прибыл к новому месту службы – на летно-испытательную станцию Чугуевского авиационного ремонтного завода.

ЧАРЗ

Время ставит новые задачи

Время было очень сложное. После развала СССР, стало окончательно ясно, что перспективы Чугуевского авиационного ремонтного завода проблематичны – в 1992 году перестали поступать в ремонт самолеты МиГ-23. Предприятие оказалось на грани остановки.

Анализ сложившейся ситуации позволил специалистам завода сделать вывод, что наиболее перспективным в плане ремонта на ближайшие 10 - 20 лет является самолет первоначального обучения Л-39, в то время – самый массовый самолет в ВВС Киевского военного округа. Предложения по организации ремонта Л-39 на Чугуевском АРЗ с пакетом подготовленных документов были направлены главнокомандующему ВВС Украины. 15 мая 1992 года Главком ВВС приказал приступить к освоению ремонта самолета Л-39.

В числе специалистов привлеченных в октябре 1992 года к освоению Л-39 был и Э.Татузян, исполнявший обязанности старшего инженера ТО по СД, а в 1993 году, назначенный начальником участка ремонта “элки” в цехе № 1. Около года спустя капитан Татузян возглавил самолетный цех.

Освоение ремонта нового типа авиатехники в условиях экономического спада, за счет собственных средств, было сложной задачей. Отсутствовало технологическое и конструкторское сопровождение со стороны разработчика и изготовителя самолета Л-39, технологическую оснастку и приспособления для ремонта Л-39 приходилось изготавливать силами специалистов цеха и смежных подразделений.

Было очень непросто, но 26 октября 1995 года после завершения среднего ремонта поднялась в воздух первая машина – бортовой № 09. Организационные способности Э. Татузяна были востребованы командованием и в августе 1996 года когда его назначили начальником производства Чугуевского АРЗ. Новому начальнику производства удалось наладить эффективное взаимодействие производственных цехов с подразделениями службы главного инженера и другими службами завода, что позволило командованию ВВС принять решение о допуске Чугуевского АРЗ к серийному ремонту самолетов Л-39 с 22 октября 1997 года. Во многом благодаря умелому руководству производством, в 1998 году предприятию удалось завершить ремонт пяти самолетов Л-39, что стало лучшим показателем среди всех АРЗ ВВС.

Задачи доводилось решать разные, часто – неординарные, более свойственные КБ авиастроительного завода, а не авиаремонтного. В Украине была сформирована пилотажная группа на Л-39, потребовалась доработка систем самолета, в частности – разработка и установка системы дымообразования. Возглавил группу разработчиков этой системы Э.Татузян. Практическая реализация разработки во многом так же легла на его плечи.

Возрастающие объемы производства требовали расширения площадей, организации необходимых условий выполнения работ, модернизации технологического оборудования, его доработки под решение задач ремонта самолета Л-39. Решение этих задач было ежедневной заботой Эдуарда Рафаэльевича. Часть этих задач решалась совместно с начальником технического отдела И.Фирсовым и другими начальниками подразделений.

В июле 2000 года подполковник Э.Татузян назначен главным инженером – заместителем начальника ГП “Чугуевский авиационный ремонтный завод”.

В 2000 - 2002 годы были ознаменованы подготовкой производства к реализации контракта на ремонт 10 самолетов Л-39 для инозаказчика. Главный инженер Э.Татузян возглавил организацию работ, по подготовке к выполнению этой сложной производственной задачи – был произведен ремонт помещений бывшего цеха № 13 и перебазирование цеха № 1 на новые производственные площади.

В цехах предприятия, при самом активном участии главного инженера, была внедрена система отопления газовыми инфракрасными излучателями, что позволило существенно снизить затраты энергоносителей в зимний период.

Подготовленные службой главного инженера производственные площади позволили возобновить ремонт самолетов МиГ-23 для инозаказчика, создавались новые рабочие места – ЧАРЗ приступил к утилизации списанной авиатехники.

В цехах завода шла работа: в потоке ремонта находились самолеты уже двух типов – Л-39 и МиГ-23. Контрактами на ремонт авиатехники была предусмотрена поставка заказчику средств наземного обслуживания самолетов – абсолютно новой для предприятия продукции.

Главный инженер Э.Татузян координировал отработку техническим отделом комплектов конструкторской документации на средства наземного обслуживания Л-39 и МиГ-23 и реализацию производством в металле замысла конструкторов. И в результате выполненных работ Чугуевский авиаремонтный завод стал единственным в Украине предприятием, производящим широкую номенклатуру средств наземного обслуживания самолетов Л-39 и МиГ-23.



Э.Р.Татузян руководит испытательными полетами.

Отдельной строкой в историю Чугуевского АРЗ вошли работы инженерной службы, во главе с Э.Татузяном, по модернизации самолетов Л-39 и МиГ-23. Устаревший бортовой регистратор САРПП-12 был заменен более современным прибором БУР-4-1. Выполнение этой задачи потребовало тесного взаимодействия ЧАРЗ с разработчиком БУРа – Киевским предприятием “Электронприбор” и Государственным авиационным научно-испытательным центром ВВС Украины (ГАНИЦ).

Выполненный заводчанами сложный комплекс работ по оснащению самолета Л-39 бортовым регистратором БУР-4-1 и успешные летные испытания, проведенные специалистами ГАНИЦ, позволили предприятию занять достойное место на авиаремонтном рынке.

Возросшие объемы производства обострили проблему обеспечения предприятия ремонтными групповыми комплектами. Расшивка узкого места легла на плечи главного инженера – изготовление запасных частей было организовано, как непосредственно на ЧАРЗе, так и на предприятиях авиационной промышленности Украины, в частности – на харьковском машиностроительном предприятии “ФЭД”. Испытания запасных частей, произведенных на Чугуевском АРЗ и заводе “ФЭД”, проведенные с участием специалистов Государственного научно-исследовательского института авиации ВС Украины, показали их высокое качество.

Старение парка авиационной техники требовало внедрения средств контроля и диагностики, ранее в Украине отсутствовавших. Одной из возникших проблем авиации Украины стало отсутствие приборов диагностики парашютов – ПР-1, ПР-2 и ПР-200. Решение задачи было возложено на Э.Татузяна и И.Фирсова, которые глубоко изучив суть проблемы, изыскали возможность не только обеспечить предприятие необходимыми нормативно-техническими документами, но и доставили на предприятие приборы ПР-1, ПР-2 и ПР-200 для изучения их конструкции и отработки конструкторской документации на их изготовление. Изготовленные на ЧАРЗ приборы диагностики парашютных систем позволили организовать диагностику парашютов в строевых частях ВВС Украины.

Определенные сложности возникали и с приобретением резинотехнических изделий. Многочисленные претензии к качеству РТИ, поставляемых на завод извне, привели к решению начать реконструкцию участка изготовления резинотехнических изделий. Коллектив специалистов, во главе с главным инженером завода Эдуардом Татузяном, выполнил отработку планировок и чертежей, технических заданий на модернизацию вулканизационных прессов, подбор и заказ контрольно-регулирующей аппаратуры и испытательного оборудования, ремонт помещений, прокладку коммуникаций, ревизию и восстановление парка прессформ. Была проведена переподготовка кадров: рабочие участка РТИ, работники ОТК и специалисты ЦЗЛ прошли курс обучения в Днепропетровском научно-исследовательском конструкторско-технологическом институте эластомерных материалов и изделий (УНИКТИ ДИНТЭМ). Итогом труда коллектива стала аттестация производства резинотехнических изделий Чугуевского АРЗ совместной комиссией УНИКТИ ДИНТЭМ и ГосНИИ авиации.

Высокий уровень профессионализма чугуевских авиаремонтников позволял найти выход из многих сложных ситуаций. Группой специалистов инженерной службы предприятия во главе с Э.Татузяном была разработана технология восстановления ручек катапультирования самолета Л-39 с использованием резин на основе силоксановых каучуков. Внедрение технологии позволило организовать серийный ремонт и решить проблему обеспечения предприятия вышеуказанными изделиями.

Еще одной сферой деятельности главного инженера Чугуевского авиационного ремонтного завода стала демилитаризация самолета Л-39 для использования его частными пилотами. Руководством предприятия начальником завода О.В.Соловьевым, главным инженером Э.Татузяном был организован комплекс мероприятий по сертификации самолета Л-39Д и завода, как его разработчика и предприятия по техническому обслуживанию и ремонту. Достойным завершением многомесячного напряженного труда коллектива стало получение предприятием сертификатов Госавиаслужбы Украины.

С 2004 года Чугуевский АРЗ, расширяя сферу деятельности, приступил к работам по беспилотной тематике – разработке и производству беспилотных летательных аппаратов “Стрепет”, освоению ремонта изделий Ту -143 “Рейс” и их доработке в управляемые авиационные мишени. Ясно, что без участия главного инженера предприятия такая архисложная задача решена быть не может. Эдуарду Рафаэльевичу удалось нацелить подчиненных на максимально эффективное решение поставленных задач. В кратчайшие сроки было отремонтировано здание цеха, установлена система газового инфракрасного отопления, отремонтирован станочный парк, разработана и изготовлена технологическая оснастка. Было налажено плодотворное сотрудничество со специалистами войсковой части, эксплуатирующей Ту-143, научно-исследовательским институтом Министерства обороны и ГосНИИ авиации. Результатом деятельности Чугуевского АРЗ на этом поприще стали успешные пуски беспилотных аппаратов Ту-143 на полигоне “Чауда”.

Время ставит перед Чугуевским АРЗ новые задачи и есть уверенность в том, что их реализация под силу коллективу инженерной службы предприятия во главе с Эдуардом Татузяном.

Підготувала Наталія Ярмілко. “Крила України”.

Початок у №№ 27-29.

Уверенной

НА ПУТИ К ВЕРШИНАМ

Молодой руководитель наметил изменить на предприятии очень многое. Прежде всего – приоритет работы завода. “АВИАКОН должен жить и развиваться, а не выживать любым способом”, – такой, если говорить одной фразой, стала программа работы нового руководителя. “Сапожник должен тачать сапоги, портной шить костюм, пекарь печь хлеб, а мы – ремонтировать вертолеты”, – перефразировал он известную поговорку.

На 1995 год были намечены серьезные шаги. Конверсионные, а значит второстепенные, производства должны постепенно останавливаться. Главное – ремонт вертолетов и все, что напрямую связано с этим производством. Был дан старт программам, выполнение которых продолжается и сейчас, полтора десятка лет спустя. Главный инженер завода Николай Александрович Зубко вспоминает, что к тому времени уже значительно усложнились процедуры поставки ремонтных групповых комплектов для вертолетов, отдельных узлов и агрегатов от предприятий из России. Бывали случаи, когда они отказывались их продавать и заявляли, что необходимо направлять для ремонта агрегаты на российские предприятия. Конечно, можно было бы пойти на уступки, но тогда в Конотопе осталось бы только разборочно-сборочное производство, а не современный авиаремонтный комплекс. Ультиматумами сложно добиться успеха. Не удалось и на этот раз. На одном из совещаний руководящего состава АВИАКОНа было принято решение создать собственное производство максимального количества изделий стопроцентной замены: резиновые кольца, прокладки, контровки.

Первым шагом стало освоение выпуска гофрированных рукавов в цехе № 3. Выяснилось, что ИТР предприятия по силам разработка и внедрение технологических процессов изготовления деталей. Для комплексного решения задачи создали бюро перспективных разработок. За короткий период выделили основные направления в работе по изготовлению деталей собственными силами. Было определено, что производство будет развиваться от простого к сложному: от уплотнительных колец до деталей сложной конфигурации — манжет, диафрагм, чехлов. Удалось наладить тесные производственные связи с предприятиями Украины, выпускавшими оснастку и резинотехнические изделия: Харьковским механическим заводом ФЭД, Харьковским НИИ технологии машиностроения, заводом “Днепрошина”, Институтом эластомерных материалов ДИНТЭМ (г. Днепропетровск). Параллельно с этим на АВИАКОНе развернули работы по созданию оснастки для выпуска деталей и организации участка резинотехнических изделий в цехе № 8. В результате удалось полностью оснастить этот участок всем необходимым оборудованием и оснасткой, а также провести его сертификацию. Через десять лет работы, в начале 2006 года было изготовлено более 1300 наименований оснастки, которая практически в полной мере обеспечила выпуск резинотехнических изделий, подлежащих обязательной замене при капитальном ремонте вертолетов типа Ми-24 и Ми-8, являющихся основными видами продукции, ремонтируемой предприятием. Номенклатура деталей, которые выпускает АВИАКОН, продолжает расти. С 1999 по 2004 год на предприятии освоили производство деталей остекления вертолетов, шлангов высокого и низкого давления, электрожгутов в соответствии с требованиями европейских стандартов. Внедрение новых технологий при ремонте авиатехники, изготовление оснастки и деталей потребовало реконструкции как гальванического участка, так и перехода на новый уровень механической обработки, что также успешно решается в настоящее время.

Полностью отказаться от закупок пока не удалось, но на АВИАКОНе в настоящее время уже изготавливается немногим более 90 % таких изделий. Освоение наиболее сложных из них продолжается и сейчас. На очереди – изготовление топливных баков. В этом АВИАКОН надеется на помощь коллег из Одессы. Одесский АРЗ “Одесаавиаремсервис” уже несколько лет тому освоил изготовление мягких топливных баков для самолетов Л-39 и Су-27, вертолетов марки Ка.

От российских предприятий Конотопский авиаремонтный завод полностью зависит только по поставкам лопастей основного и несущего винтов.

Среди программ, начатых в средине 90-х и решение проблемы антикоррозионной защиты вертолета. Выяснилось, что под слоем краски на некоторых деталях обшивки начинается коррозия. “С 1996 года мы полностью смываем лакокрасочное покрытие с ремонтируемых вертолетов, – отмечает Николай Александрович Зубко. – Это позволило находить коррозионные дефекты на поверхности фюзеляжа, на деталях силового набора, невидимые под слоем краски. Существующие на то время краски ЭП-140, которыми покрывался вертолет, быстро выгорали, теряли свои защитные свойства. Мы перешли на эмали Эмрон-700 фирмы Дюпон. Это полиуретановые эмали и благодаря их применению краска остается такой, как есть, на протяжении всего межремонтного периода. В конце 90-х было приобретено покрасочное оборудование фирмы Дюпон. Так была решена еще одна проблема.

АВИАКОН постоянно работает над обновлением и совершенствованием основного и вспомогательного оборудования. Время от времени в цехах появляются новые, современные станки и приборы. Персонал проходит обучение и сертификацию у ведущих мировых производителей. Несколько лет назад была демонтирована единая на весь завод большая компрессорная станция, потреблявшая большое количество электроэнергии. В цехах, которые требуют сжатого воздуха (процессы клепки, покраски), были установлены современные итальянские экономичные компрессоры. Теперь нет потерь воздуха на внутризаводских магистралях, значительно уменьшилось количество потребляемой электроэнергии. Режим экономии наблюдается во всем.

Трагичной для завода стала зима 2004 года. Лопнули трубы системы отопления в сборочном цеху. Вместо ее восстановления было принято непростое решение – отапливать цеха предприятия системами инфракрасного отопления. Это сегодня такие обогреватели продаются во многих магазинах. Пять лет тому система инфракрасного обогрева для промышленных помещений была новинкой. Опыта эксплуатации таких систем в Украине еще не было, но мы сознательно пошли на определённый риск. В разборочном и сборочном цехах АВИАКОНа установили обогреватели фирмы Roberts Gordon. Бытовые помещения цехов обогреваются специально приобретенными минитопочными. Участок покраски, где по правилам техники безопасности инфракрасные обогреватели устанавливать запрещено, обогревает парогенератор. Зимой в цехах постоянная температура +16⁰С, в остальных помещениях – +18⁰С. Людям работать комфортно. А завод за последние 4 года только на использовании такого отопления сэкономил около 500 тысяч гривен”.



Несмотря на то, что в середине 1990-х годов, после выборов Президента Украины Л.Д. Кучмы и принятия им Программы выведения экономики Украины из кризиса экономическое положение в Украине начало постепенно улучшаться, количество заказов на ремонт вертолетов от отечественных предприятий, государственных структур не увеличивалось. Да и не могло быть иначе. Спад производства продолжался, несмотря на существенное замедление его темпов (12,2 % в 1995 году против 22,9 % в 1994 году). В 1995 году наметилась определенная стабилизация в денежно-кредитной сфере, а уровень инфляции в Украине по итогам года составил 181,7 %, что было в два раза ниже, чем, например, в России.

В тот очень непростой период на плечи лидера АВИАКОНа легла особая ответственность. Руководству завода во главе с его новым директором А.Н. Ениным, предстояло стабилизировать ситуацию, правильно оценить возможности и потенциал предприятия, обеспечить его жизнедеятельность, определить пути выхода на новые рубежи. Тогда снова был обращен взор к истории АВИАКОНа, на пласты бесценного богатства, которым обладал коллектив: значительный опыт в ремонте авиационной техники позволял взять еще более высокие вершины.

Сделать ставку решили именно на капитально-восстановительный ремонт вертолетов марки “Ми” с акцентом на зарубежных заказчиков. Наступило время жесткой конкуренции, и надо было не в условиях социалистического соревнования, а в реалиях зарождающегося рынка становиться лидером в производстве, технологиях, в качестве выполняемых работ.

Требовалось срочно принимать взвешенные, но зачастую рискованные тактические и стратегические решения, направленные на активизацию поиска заказчиков, на формирование объемов производства, способных загрузить весь персонал, на повышение качества и обеспечение международного признания системы менедж-

Поступью



мента предприятия. Определяющим принципом управления заводом стала ориентация на потребителя, а ключевым моментом этого условия - создание необходимых предпосылок для продвижения продукции на рынок.

Мощным фактором успешного развития того нового, что было заложено в стратегию предприятия, стали способности и умение его руководителя Алексея Николаевича Енина делать организуемые им дела интересными и привлекательными для всех сотрудников АВИАКОНа. Будучи сильной, целеустремленной личностью, он наряду со значительными усилиями по созданию конкурентоспособного предприятия проявил большую заботу о людях, не побоялся в то сложное время взять на себя высочайшую ответственность за эффективность работы коллектива и поддержание в нем благоприятного психологического климата. Принцип управления, который базируется на сформулированном Аристотелем определении этики: “Надо знать то, что следует делать, и чего не следует”, принятый за основу директором предприятия, разделяют все члены коллектива. Сегодня можно с уверенностью констатировать, что главная цель — обеспечение прибыльности посредством управления человеческими ресурсами и качественного улучшения деятельности предприятия — успешно реализуется.

АВИАКОН ЗАВОЕВЫВАЕТ МИР. ЕВРОПА. ПОЛЬША.

Только в 1996 году незатухающая активность молодого руководства завода начала приносить свои плоды. С Польшей был подписан контракт по совместному ремонту вертолета Ми-24Д на территории Польши. Для Конотопского АРЗ это был первый опыт организации ремонта вертолета на точке заказчика. Система, получившая позже развитие в работе с другими инозаказчиками и успешно применяемая до сих пор, вначале воспринималась как мера вынужденная.

Польские вертолеты Ми-24Д изначально поставлялись Советским Союзом для ВВС ННА ГДР. После объединения Германии они стали собственностью бундесвера, но почти сразу же были сняты с вооружения. ВВС Польши вертолеты, имевшие значительный ресурс, были подарены в числе прочей боевой техники как новому члену НАТО, но с условием, что ни один из них не может пересекать границы страны. Именно поэтому вертолеты нельзя было просто направить на Украину в Конотоп на АРЗ даже для ремонта.

Специалистами АВИАКОНа для ремонта этих вертолетов была разработана и предложена иная система, которая вначале выглядела как единственно возможный вариант ремонта без отправки фюзеляжа на авиаремонтный завод, получившая впоследствии название “ремонт вертолета на точке заказчика”. Суть ее состояла в следующем. Сначала, для исследования технического состояния авиатехники, которую предстоит ремонтировать, в страну заказчика прибывает несколько специалистов Конотопского авиаремонтного предприятия. Они определяют объем работ и перечень необходимого для работы оборудования. Вслед за ними, в зависимости от результатов исследования, к месту проведения работ прибывает группа специалистов (как правило, до 20 человек), которые дефектируют вертолет, производят его разборку, упаковывают и отправляют узлы и агрегаты для ремонта непосредственно на АВИАКОН. Во время ремонта агрегатов на предприятии, специалисты на точке заказчика производят ремонт фюзеляжа и съемного оборудования. По прибытии отремонтированных агрегатов, они собирают вертолет, и испытательная бригада летчиков облетывает вертолет. Эта схема работы, с различными вариантами, применялась для ремонта вертолетов Конотопского АРЗ во многих странах мира, и показала свою жизнеспособность.



Вспоминает А.А.Буцан

Анатолий Алексеевич Буцан в 1981 году закончил Харьковское высшее авиационное инженерное училище. В 1981 – 1983 годах был начальником группы обслуживания бомбардировочного авиаполка, который дислоцировался в городке Черляны в окрестностях Львова. С 1983 года проходит службу и работает на Конотопском АРЗ. Начинал с должности старшего инженера технического отдела. Прошел должности заместителя начальника и начальника сборочного цеха. Ныне – заместитель директора АВИАКОНа по производству и снабжению.

“18 марта 1996 года группа из 12 высококвалифицированных специалистов Конотопского авиаремонтного завода прибыла в город Лодзь для выполнения ремонта 8 вертолетов Ми-24Д ВВС Польши. В то время авиаремонтный завод в Лодзи был нормальным авиаремонтным предприятием, на котором уже ремонтировали различные типы вертолетов, в том числе Ми-8, Ми-14 и Ми-2. На этом заводе специалисты нашего предприятия были не новички. В 1993 году тут учились ремонтировать Ми-2 и учили польских авиаремонтников ремонту отдельных агрегатов Ми-24.

На аэродроме WLZ-1 мы увидели десятка полтора Ми-24Д, часть из которых нам предстояло отремонтировать и ввести в строй. Видимо, в 1996 году польское правительство выделило деньги на капитально-восстановительный ремонт “немецких” Ми-24Д. Польские авиаремонтники не могли их освоить, а потому предложили нам делать это вместе. Выполнение контракта имело свои особенности, главной из которых было то, что впервые нам предстояло отработать на практике организацию ремонта на точке заказчика.

Согласно контракту, наша бригада разбирала и дефектировала вертолет. Агрегаты на автомобилях отправляли в Конотоп, а часть из них ремонтировали на WLZ-1. Были составлены графики ремонта, движения автотранспорта. И пока агрегаты ремонтировали на АВИАКОНе, в Польше мы выполняли свою часть работы по ремонту фюзеляжа и части съемного оборудования. Следует отметить, что на долю польской стороны выпал значительный объем работ. Но они с ним справились, хотя полякам для того, чтобы выполнять согласованный план-график, приходилось работать и по выходным.

Наша задача состояла также в окончательной сборке вертолета. Подготовка вертолета и облет – это задача польской стороны. Так как на заводе не было летчиков-испытателей Ми-24, на аэродром для облета техники прибывали летчики строевой части. Помню первый вылет. Смотрю, вертолет завис возле ангара, а летчик открыл кабину, свесил ноги и поднял большой палец левой руки. Автопилот работает четко! Потом он делился впечатлениями: “сколько здесь принимаю вертолеты, такой точной настройки еще не доводилось видеть”. Они были очень довольны нашей работой. И сроками, и качеством.

Это был совместный проект украинского и польского предприятия. Наша общая работа значительно повышала авторитет WLZ-1. Отношение к нам было великолепное. И со стороны рабочих, и со стороны руководства польского предприятия. Обстановка была дружеская. Лодзинским авиаремонтным предприятием руководил в то время Анжей Зелинский, а главным экономистом был Анжей Новак. Оба руководителя прекрасно разбирались в своей работе. Анжей Новак имел хорошие связи с соответствующими структурами Министерства обороны Польши, а потому задержек с финансированием не было. Работа шла с опережением графика, и это позволило отремонтировать не 8, как предполагалось изначально, а 9 Ми-24Д.

Все время пребывания в Польше мы жили в центре города в гостинице, которую для нас по контракту снял завод. Те из наших специалистов, кто был в этом городе в 1993 году, поражались, каких успехов можно достичь всего лишь за три года. Огромный скачок вперед. Тогда мы искренне удивлялись увиденному. На улицах чистота, порядок. Все предприятия, кроме ткацких, работают. Невольно сравнивали с тем, что было тогда в Украине. Сравнение было не в нашу пользу, но мы надеялись на лучшее.

28 декабря мы сдали последний вертолет и убыли домой”.

Работа с заводом WLZ-1 в Лодзи позволила трудовому коллективу в 1996-97 годах достойно жить и трудиться в то время, когда внутренние заказы почти отсутствовали.

Но только ремонтом Ми-24Д сотрудничество с Польшей в этом году не ограничилось. Министерство внутренних дел Республики Польша объявило тендер на ремонт двух вертолетов Ми-17 довольно высокой на то время модификации. Представителями заказчика был проведен аудит Конотопского АРЗ, предприятие выиграло тендер и до конца года вертолеты были отремонтированы и отправлены в Польшу. Качество работ и сроки их выполнения настолько удовлетворили заказчика, что в следующем году для ремонта был поставлен еще один однотипный вертолет МВД РП.

Успешно работали и другие, начатые совсем не так давно проекты АВИАКОНа. Для Пражского завода LOK (Чехия) ремонтировались вертолетные агрегаты. Со Словакией был заключен контракт на ремонт учебно-боевого вертолета Ми-24ДУ.

И вся эта работа проводилась без помощи специализированных внешнеэкономических структур, которые были еще не в состоянии обеспечить предприятие зарубежными контрактами, и в условиях только начинающегося жесткого регулирования экспортных возможностей предприятия.

Консолидация всех организационных, технических и экономических решений была направлена на достижение главной цели: обеспечение непрерывного цикла работы и систематической безупречной выплаты заработной платы. Это позволило в 1995 году поднять объем продаж в 1,5 раза относительно 1994 года, а в 1996 году – еще в 2 раза. Заработная плата на тот период была эквивалентна 90 долларам США.

В последующие годы благодаря качественному ремонту авиатехники, широкому спектру предоставляемых услуг Конотопский АРЗ уверенно расширял свою географию на европейском рынке авиаремонтных услуг.

Продолжение следует.

Виктор Гедз.
“Крила України”.



ТЕНДЕР

Франция предпочла израильские беспилотники американским

Министерство обороны Франции объявило победителя тендера на поставку беспилотных летательных аппаратов, сообщает Flightglobal. Для французских вооруженных сил будут закупаться израильские беспилотники Heron TP, которые конкурировали в конкурсе с американскими MQ-9 Reaper. Сборкой беспилотников займется французская компания Dassault, с которой в ближайшее время начнутся переговоры.

Новыми израильскими беспилотниками министерство обороны Франции намерено заменить устаревшие БПЛА семейства Heron – Heron 1, которые эксплуатируются французскими военными под обозначением Harfang. Какое именно количество Heron TP, производства израильской компании IAI, планирует приобрести Франция, пока неизвестно. Не уточняется и предположительная сумма сделки с Израилем.

Heron TP, стоящий на вооружении Израиля под обозначением Eitan, способен находиться в воздухе до 36 часов. Грузоподъемность аппарата составляет две тонны. При длине 14 метров и размахе крыльев 26 метров Heron TP немного уступает по размерам лайнеру Boeing 737. Беспилотник может быть оснащен ракетами и бомбами для нанесения ударов по объектам противника.

АВІАПАРК

Черноморский флот получит 12 истребителей Су-30СМ

Черноморский флот России в ближайшие три года получит 12 истребителей Су-30СМ, сообщает "Интерфакс" со ссылкой на источник в морской авиации ВМФ России. Поставка боевых самолетов будет осуществляться в рамках программы замены устаревших фронтовых бомбардировщиков Су-24, базирующихся на аэродроме Гвардейский в Крыму.



Контракт на поставку Су-30СМ пока не подписан. Ранее президент корпорации "Иркут" Андрей Федоров заявил, что в 2012 году компания рассчитывает подписать с министерством обороны России контракт на поставку 28 таких самолетов. В соглашении также будет содержаться опцион на поставку еще 12 истребителей Су-30СМ. В конце 2011 года корпорация приступит к летным испытаниям Су-30СМ, являющегося модификацией Су-30МКИ.

Истребитель способен развивать скорость до 2,1 тысячи километров в час и совершать полеты на расстояние до трех тысяч километров. Боевой радиус Су-30СМ составляет 1,5 тысячи километров. Самолет способен нести вооружение общей массой до 8 тонн.

В настоящее время в состав авиации Черноморского флота входят 18 Су-24М и четыре разведчика Су-24МР, четыре противолодочных самолета Бе-12, 30 вертолетов Ка-27 и 8 вертолетов-постановщиков помех Ми-8.

РИНОК ОЗБРОЄНЬ

Британский военный экспорт снизился на миллиард фунтов стерлингов

Объем военного экспорта Великобритании по итогам 2010 года составил шесть миллиардов фунтов стерлингов (9,6 миллиарда долларов), сообщает Jane's. По сравнению с 2009 годом этот показатель снизился на миллиард фунтов стерлингов, однако доля, занимаемая Великобританией на мировом рынке вооружений выросла с 18 до 22 процентов. В 2009 году объем британского экспорта вооружений составил семь миллиардов фунтов стерлингов.

По данным Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI), в рейтинге крупнейших экспортеров вооружений и военной техники Великобритания в 2010 году, как и годом ранее, заняла пятое место. SIPRI оценил объем британского военного экспорта в 1,05 миллиарда долларов. Первое место заняли США с 8,6 миллиарда долларов, второе – Россия с 6,04 миллиарда долларов, третье – Германия с 2,3 миллиарда долларов, а четвертое – Китай с 1,4 миллиарда долларов.

В конце июня 2011 года Великобритания представила в Регистр обычных вооружений ООН отчет о зарубежных поставках военной продукции. Согласно документу, в 2010 году Великобритания экспортировала три основных боевых танка (включая один Т-55АМ2 в Финляндию), 19 бронированных боевых машин, четыре боевых самолета , 14 ударных вертолетов и 53 ракеты различных типов. Преимущественно зарубежным заказчикам была передана устаревшая, снятая с вооружения техника. Кроме того, за рубеж было поставлено несколько тысяч револьверов, пистолетов, снайперских винтовок, автоматов и тяжелых пулеметов.

РЕЙТИНГИ

КНДР признали крупнейшим поставщиком ракет

Северная Корея стала крупнейшим поставщиком баллистических ракет разных типов развивающимся странам, сообщает Defense Aerospace со ссылкой на отчет исследовательского агентства Forecast International. В период с 1987-го по 2009 год КНДР экспортировала 1200 ракет, что составляет около 40 процентов указанного сегмента рынка вооружений. Для сравнения, прямые конкуренты КНДР на рынке баллистических ракет для развивающихся стран – Россия и Китай – сумели экспортировать только 400 и 270 баллистических ракет соответственно.

Крупнейшими покупателями северокорейских баллистических ракет были Египет, Сирия, Ливия, Йемен, Объединенные Арабские Эмираты и Пакистан. О каких именно ракетах идет речь, не уточняется. В настоящее время в КНДР производятся баллистические ракеты малой дальности KN-2, Hwasong-5 и Hwasong-6, средней дальности Rodong-1, Rodong-2, Taepodong-1 и Musudan. Известно, что в 1985 году Иран приобрел сто ракет Hwasong-5 на 500 миллионов долларов. Позже на основе этой ракеты Иран разработал собственную Shahab-1.

Как отмечает Forecast International, с 1994 года экспортные поставки северокорейских баллистических ракет начали резко снижаться. Основной причиной этого стало окончание Ирано-иракской войны и развертывание американской военной операции в Ираке. Кроме того, многие страны - покупатели северокорейского вооружения стали открывать собственные производственные линии баллистических ракет. В результате, КНДР увеличила объемы экспорта компонентов и материалов для производства баллистических ракет.

ПЕРЕВІРКИ

ВВС США начали ревизию боевых самолетов

ВВС США начали масштабную проверку боевых самолетов, сообщает Defense News. Проверка проводится в связи с расследованием причин катастрофы истребителя F-22 Raptor на Аляске в ноябре 2010 года. Предметом расследования является бортовая система генерации кислорода (OBOGS), установленная на подавляющем большинстве американских истребителей, бомбардировщиков, а также на некоторых вертолетах.



В настоящее время технические проверки проводятся на истребителях F-22, F-16 Fighting Falcon, F-15E Strike Eagle, A-10 Thunderbolt II, F-35 Lightning II, учебных самолетах T-6A Texan II, бомбардировщиках B-1B Lancer и B-2 Spirit, а также конвертопланах CV-22 Osprey. Командование ВВС США не исключает возможности включения в программу проверки OBOGS и ряда других летательных аппаратов. С начала мая 2011 года действует запрет Пентагона на выполнение полетов истребителями F-22.

По данным ВВС, в ходе проверок будут проводиться испытательные полеты указанных самолетов. В полете будет проводиться проверка систем регулирования давления в кабинах пилотов, дыхательных масок и систем контроля за концентрацией кислорода в кабинах. Ранее американские СМИ сообщили, что наиболее вероятной причиной падения F-22 в ноябре 2010 года стало попадание угарного газа в кабину пилота истребителя. Командование ВВС эту информацию официально не подтвердило.

ВВС США потеряли истребитель F-22 17 ноября 2010 года. Самолет разбился в 160 километрах от Анкориджа. Пилот Джеффри Хэни погиб. Версий происшествия было высказано несколько: от неполадок в двигателях до сбоя работы системы генерации кислорода. Специалисты Пентагона и ВВС США пока никаких конкретных выводов не обнародовали.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

НА ПЕНСІЮ



Завершился последний полет по программе шаттлов

Космический челнок "Атлантис" приземлился на мысе Канаверал, завершив таким образом американскую программу шаттлов. Посадку челнока в прямом эфире транслировал NASA TV.

Шаттл приземлился в запланированное время - 13:56 по Москве. На борту челнока находится экипаж из четырех человек. Старт "Атлантиса" состоялся 8 июля 2011 года в 19:26 по московскому времени. Он доставил на МКС 3,9 тонны различных грузов, а также транспортный грузовой модуль "Рафаэлло", увеличивший пространство станции, и в общей сложности провел в космосе 13 дней.

Этот полет стал 33-м и последним в карьере челнока. Кроме того, нынешний полет "Атлантиса" завершил 30-летнюю программу шаттлов. Все космические челноки будут переданы различным музеям и научным центрам Америки. После окончания полетов шаттлов американских астронавтов и необходимые им грузы будут доставлять на орбиту российские корабли "Союз".

В перспективе США рассчитывают отказаться от услуг России и передать осуществление космических полетов частным космическим компаниям. Американское космическое агентство активно поддерживает наиболее перспективных игроков. Так, в апреле 2011 года NASA выделило четырем компаниям 270 миллионов долларов на разработку нового космического транспорта.

ДАТА

21 июля ЮЖМАШ отметил 67-ю годовщину со дня основания. Предприятие известно, как первый в мире завод по серийному изготовлению межконтинентальных баллистических ракет.

YUZHMASH отметил 67-й день рождения

Южный машиностроительный завод был основой военно-промышленного комплекса бывшего Союза.

Сегодня, из стратегического объекта по изготовлению межконтинентальных баллистических ракет-носителей, ЮЖМАШ превратился в завод по изготовлению мирной продукции широкого ассортимента.

На протяжении 20-ти лет независимости Украины ЮЖМАШ постепенно вышел на мировой рынок пусковых услуг и создания ракетно-космической техники. В новых условиях предприятие стремится сохранить былой статус промышленного лидера в области создания космических средств доставки грузов. За этот короткий период коллектив предприятия достиг весомых результатов в ракетно-космической отрасли.

Главный результат реализации этой концепции – прорыв на мировой рынок космических услуг одной из лучших ракет производства ЮЖМАШ "Зенит-3SL". С 1999 года в рамках программы "Морской старт" осуществлено 28 успешных запусков с коммерческими спутниками.

Всего же с морской акватории за этот период стартовало 30 "Зенитов". ЮЖМАШ утвердил свою позицию и право занимать достойное место в международном космическом сообществе. Международной академией астронавтики (МАА) был отмечен проект "Морской старт", как наиболее успешный проект 2009 года.

Сегодня предприятие продолжает работать по этой программе в сотрудничестве с Российской Федерацией. Уже получен заказ на изготовление 10-и ракет-носителей "Зенит-3SL" для программы "Морской старт". В сентябре этого года, запланирован запуск спутника с плавучей платформы "Одиссей" (по официальной информации компании Sea Launch).

С целью запуска космических носителей "Зенит" с космодрома Байконур развивается также проект "Наземный старт". По программе уже произведено 5 пусков ракетносителей "Зенит-3SLБ"

Начиная с 2004 года, ЮЖМАШ совместно с предприятиями России модернизирует стратегический носитель по программе "Днепр" для вывода коммуникационных космических аппаратов. В 2010 году по программе Днепр запущено 3 ракеты-носителя.

Продолжается работа по Федеральной космической программе России. В 2011 году запущено две ракеты-носителя "Зенит-3Ф" с космодрома Байконур.

Идея долгосрочного международного сотрудничества будет продолжена в ходе реализации украинско-бразильского проекта "Алкантара – Циклон-4". На заводе идет отработка экспериментальных узлов нового изделия.

В портфеле заказов ЮЖМАШа есть и ряд других международных проектов, позволяющих расширить сеть услуг на космическом рынке. Налажена совместная работа с американской компанией "Орбитал" по изготовлению первой ступени для ракетоносителя "Таурус-2". Для "Орбитал" этот проект - элемент стратегии по расширению участия в программе пилотируемых космических полетов, включая операции с МКС и участие в работах НАСА. С конца прошлого года предприятие отгрузило "Орбиталу" два изделия.

Начиная с 2004 года изготовлены спутники: "Сич – 1М", микроспутник, "Египтсат". В прошлом году изготовлен и отправлен заказчику космический аппарат дистанционного зондирования "Сич-2". На очереди освоение спутниковой коммуникационной системы "Лыбидь".

Предприятие также осваивает ряд других промышленных направлений, таких как: сельскохозяйственная техника, ветроэнергетические установки, городской электротранспорт и одно из приоритетных после ракетно-космической техники – это авиационное направление (производство агрегатов шасси к самолетам марки Антонов).

За последнее десятилетие сделан большой скачок в развитии авиационной тематики. Создано отдельное производство по сборке и испытаниям агрегатов шасси для самолетов Ан-140, Ан-148 и в перспективе для Ан-158. Ведется подготовка производства для выпуска 25-и комплектов агрегатов шасси в год.

В рамках конверсии производства, а также с целью решения транспортной проблемы в Украине на предприятии освоен выпуск троллейбусов, трамваев, отвечающих самым последним требованиям комфортабельности и безопасности.

С 1997 года освоено производство ветроэнергетических установок. В июне этого года, проводилась встреча с представителями датской компании Vestas Towers. Между двумя крупными компаниями был подписан Меморандум о сотрудничестве. По соглашению со стороны ЮЖМАШа будет подготовлена техническая база для производства башен ветроэнергетических установок, а Vestas Towers в свою очередь, обеспечит передачу технологий и обучение производственного персонала ЮЖМАШа.

Тракторное производство ЮЖМАШа работает над внедрением новых моделей сельхозмашин мощностью 80, 100 л.с., уже есть программа расширения рынка сбыта тракторов марки ЮМЗ.

Основная задача, которую поставило перед нами Государственное космическое агентство – увеличение объемов выпуска ракетоносителей. Утверждена концепция развития отрасли на ближайшее десятилетие, разработана стратегия действий. ЮЖМАШ осуществляет программу поэтапной реструктуризации, ведутся работы по созданию отдельных бизнес-единиц.

В связи с развитием отечественной ракетно-космической отрасли, предоставлением некоторых правительственных льгот предприятию удалось решить многие социальные вопросы: вернуться к прежнему 5-дневному режиму работы, без сокращения рабочих мест. ЮЖМАШ сохранил свои здравницы, базы отдыха, благодаря чему ракетчики имеют возможность приобретать путевки по льготной стоимости.

Исходя из концепции развития космической деятельности до 2032 г., кадровая политика ЮЖМАШа направлена на пополнение коллектива предприятия молодыми, квалифицированными специалистами. Предприятию предстоит и в дальнейшем решать масштабные задачи по выпуску современных ракетоносителей, реализации космических программ. Для этого необходимо сформировать новое поколение ракетчиков.

ЮЖМАШ владеет богатейшей историей и сильными традициями. При поддержке государства, новой стратегии развития, направленной на укрепление отрасли, предприятие и впредь будет удерживать лидирующие позиции в международной космической деятельности.

Департамент маркетинговых коммуникаций предприятия "ЮЖМАШ".

ПЛАНИ

NASA дало добро на запуск частного космического грузовика к МКС

Американское космическое агентство предварительно согласилось на запуск частного космического грузовика Dragon к МКС 30 ноября 2011 года. Официального объявления об этом, как сообщает портал Spaceflight Now, пока не было.



NASA дало добро на объединение двух тестовых полетов, проводимых компанией SpaceX – создателем корабля Dragon. В итоге грузовой космический корабль будет выведен на орбиту ракетой-носителем средней грузоподъемности Falcon 9, которая также была создана специалистами SpaceX. Стыковка с орбитальной космической станцией намечена на 7 декабря. В настоящее время первая и вторая ступени ракеты находятся на стартовой площадке компании SpaceX на космодроме космического центра имени Кеннеди.

Полноценный тестовый полет грузовика Dragon состоялся 8 декабря 2010 года. Космический корабль был выведен в космос ракетой-носителем Falcon 9, совершил два витка вокруг Земли и приводнился в Тихом океане.

Компания SpaceX заключила контракт с NASA на осуществление 12 полетов космических грузовиков Dragon в МКС. Цена контракта составляет 1,6 миллиарда долларов. Аналогичный контракт, только на сумму 1,9 миллиарда долларов, был заключен между Американским космическим агентством и компанией Orbital Sciences. Эта компания занимается разработкой грузового космического корабля Cygnus и ракеты-носителя Taurus 2.

Частный космический транспорт должен стать основным средством доставки на МКС грузов для американских астронавтов (а в перспективе – и самих астронавтов) после сворачивания программы шаттлов.

Space Inform

Подготовлено по материалам информационно-аналитического центра "СПЕЙС-ІНФОРМ"

www.space.com.ua

Два брата в небе Великой Отечественной



Борис Глинка

Борис Борисович Глинка родился 27 сентября 1914 года в Кривом Роге, в семье рабочего. В 1934 году окончил горный техникум. Работал сменным техником, одновременно учился в аэроклубе. В 1936 году окончил школу летчиков ГВФ в Херсоне и был оставлен в ней инструктором. С 1939 года Глинка на службе в Советской армии. С 1940 года после окончания Одесской военной авиационной школы служил в ней инструктором-летчиком.

На фронтах Великой Отечественной войны Борис Глинка с июня 1941 года. Опытный летчик, он особенно отличился в боях на Кубани. Однажды ранним утром в середине марта он повел группу на прикрытие поля боя. При подходе к линии фронта встретили 12 вражеских бомбардировщиков идущих на восток без истребительного прикрытия. Ударом сверху наши летчики сбили три самолета, а в последующих атаках – еще 5. В этом бою Глинка одержал 2 победы.

Адъютант эскадрильи 45-го иап лейтенант Б.Глинка к концу апреля 1943 года совершил 200 боевых вылетов, в воздушных боях лично сбил 10 самолетов противника, чем сразу же завоевал уважение и признание однополчан. К концу боев за Кубань на его личном счету числилось 12 побед. 24 мая 1943 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Летом 1943-го Борис Глинка продолжил список своих побед. В одном из боев, в районе реки Воркслa, он доказал, что хорошо усвоил уроки Кубани. Прикрывая штурмовики, он вступил в бой с шестеркой Bf-109 и сбил ведущего, затем еще один самолет. Прикинув, что горючего и боеприпасов может не хватить, Борис нашел выход – резко развернувшись, винтом ударил по плоскости и завалил третий истребитель. Увидев это, немцы предпочли ретироваться. Глинка стал их преследовать и последней очередью прошил 4-й “Мессер”!

Как человек Борис Глинка представлял собой счастливое сочетание многих блестящих качеств – ума, образованности, душевного благородства, сердечности и простоты. В полку было мало людей способных сравниться с Борисом в добродушии и доверчивости.

В боях за Мариуполь Борис был тяжело ранен. Пуля стрелка с Ju-87 попала ему в левое плечо. Превозмогая боль, на поврежденной машине летчик все же сумел приземлиться с убранным шасси рядом с расположением кавалерийской части и сразу же попал в медсанчасть. На следующий день он вернулся в полк и вскоре продолжил воевать. В июне 1944 года Глинка был назначен командиром 16-го гвиап. Умело опираясь на командиров, он быстро навел порядок в полку. Под его руководством летчики стали выполнять боевую работу более успешно, чем при предыдущем командире Речкалове, почти без потерь. Однако, командовать полком ему пришлось недолго. 14 июля вылетев на очередное задание, Борис взял в напарники молодого летчика-стажера. Встретив группу “Мессершмитов” восьмерка Глинки атаковала их в лоб. В ходе дальнейшего боя молодой ведомый оторвался от командира и не успел прикрыть его от атаки противника. Из горящего самолета Борис выбросился, но ударился о стабилизатор. С переломанной ногой и сломанной ключицей он приземлился на парашюте в расположении наших войск. Затем попал в госпиталь и лечился там до окончания войны.

За время своей боевой деятельности Борис Глинка совершил более 300 боевых вылетов, сбил 30 самолетов лично и 1 в составе группы (встречаются и другие цифры, например – 29+2). После войны он продолжил службу в ВВС. В 1952 году полковник Глинка окончил Военно-Воздушную академию. Служил в Борисоглебском военно-авиационном училище, затем в Центре подготовки космонавтов. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени (трижды), Отечественной войны I степени, Красной Звезды. Умер 11 мая 1967 года.



Дмитрий Глинка

Дмитрий Борисович Глинка родился 12 декабря 1917 года в селе Александров Дар (ныне поселок Рахмановка) Днепропетровской области. Окончил начальную среднюю школу. В Советской армии с 1937 года. Окончил Качинскую военную школу пилотов в 1939 году.

На фронтах Великой Отечественной войны Дмитрий Глинка с января 1942 года. Боевое крещение получил в Крыму. В первом же вылете сбил 3 вражеских бомбардировщика, но и сам был подбит. Очнулся летчик на руках пехотинцев, не помня, как спускался с парашютом. Контузия оказалась настолько серьезной, что врачи наотрез запретили ему летать. Но Дмитрий вернулся в полк, и бывали дни, когда он совершал по 4-5 боевых вылетов. Вскоре он стал первым асом в полку, ему поручили водить в бой большие группы истребителей.

Особенно Глинка отличился в боях на Кубани, где проявил себя выдающимся мастером вертикального маневра. Помощник командира воздушно-стрелковой службы 45-го иап (216-я смпд, 4-я ВА, Северо-Кавказский фронт), старший лейтенант Дмитрий Глинка к апрелю 1943 года совершил 146 боевых вылетов и сбил 15 самолетов противника. 24 апреля ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Продолжая вести успешные бои, уже к маю 1943 года он имел на счету 21 личную победу.

Летать с Дмитрием было почетно, хотя и нелегко. Это был прирожденный летчик-истребитель. Как и старший брат, Дмитрий Глинка был высокого роста, волевой взгляд из-под коротких бровей придавал лицу строгое, даже суровое выражение, и молодые летчики откровенно побаивались этого взгляда. Мастер воздушного боя, он очень метко стрелял с коротких дистанций, пилотировал всегда с большими перегрузками, чаще всего не предупреждая о своем маневре по радио. Долгое время ведомым Дмитрия летал Иван Бабак.

Помощник командира по воздушно-стрелковой службе 100-го гвиап (9-я гвиад, 4-я ВА), капитан Дмитрий Глинка к августу 1943 года совершил 183 боевых вылета, провел 62 воздушных боя и лично сбил 29 самолетов противника. 24 августа он был награжден второй медалью “Золотая Звезда”.

Дмитрий Глинка продолжал много летать и одерживать победы. Так, в конце мая 1944 года, в одном из боев группы Ивана Бабака с пятью девятками Ju-87 и прикрывающими их истребителями, летчик сбил сразу три самолета. Всего же, за неделю напряженных боев под Яссами, он одержал 6 побед.

В июле 1944 года, вылетев на транспортном Ли-2 в составе пяти летчиков 100-го иап за отремонтированными самолетами, Дмитрий едва не погиб в авиакатастрофе. Прибыв на аэродром за несколько минут до вылета, Глинка и его спутники расположились на самолетных чехлах в хвосте Ли-2 (все места в салоне были уже заняты). Во время полета самолет зацепил за вершину Кремецкой горы, закрытой облаками. Погибли все члены экипажа с пассажирами. Осталась в живых лишь пятерка Глинки, которых спасло то, что они расположились в хвосте машины. Все получили тяжелые ушибы и ранения. Особенно пострадал Дмитрий. Он несколько дней находился без сознания и лечился почти 2 месяца. После выздоровления Дмитрий Глинка продолжил боевую деятельность и одержал еще много побед. К концу войны он совершил около 300 боевых вылетов, провел более 90 воздушных боев в которых лично сбил 50 самолетов противника (в некоторых источниках указывается еще 6 групповых побед, но точных данных пока нет).

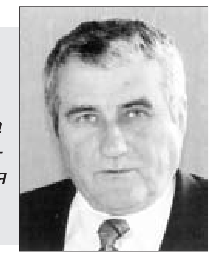
После окончания войны командовал полком. В 1951 году Глинка окончил Военно-Воздушную Академию. Был заместителем командира истребительной авиадивизии. С 1960 года полковник Глинка – в запасе. Жил в Москве, работал в гражданской авиации. Награжден орденами Ленина (дважды), Красного Знамени (пять), Александра Невского, Отечественной войны I степени, Красной Звезды (дважды). Умер 1 марта 1979 года. Бронзовый бюст установлен в Кривом Роге. Его имя присвоено улице в городе Брянка Луганской области.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

1-7 серпня

1 серпня 1906 р. *народився перший директор заводу ім. Артема (зараз – ДАХК “Артем”) В.І.Власов.*

1 серпня 1911 р. *відбувся перший набір в авіашколу Одеського аероклубу.*



1 серпня 1939 р. *народився директор Державного підприємства з виробництва авіаційного радіоелектронного обладнання “НОВАТОР” Б.Ф.Вдовиченко.*



1 серпня 1952 р. *народився заступник командувача ВПС ЗС України з ВР (1994-1995), директор Департаменту гуманітарної політики МОУ (2005-2010 рр.) І.І.Тищенко.*

1 серпня 1959 р. *день створення КП НПК “Іскра”.*

1 серпня 1970 р. *у Житомирі відкрився меморіальний будинок-музей С.П.Корольова.*

1 серпня 1996 р. *почалися найбільші в історії ВПС ЗС України показові льотно-тактичні навчання “Липень-96” на Києво-Олександрівському полігоні. Взяло участь 55 бойових літаків різних типів, 4 вертольоти і 2 безпілотні розвідники.*

1 серпня 1996 р. *при проведенні широкомасштабних ЛТН “Липень-96” вперше в історії літака Ту-22М3 було проведено бомбометання 69 бомбами ДНБ-250тс (максимальне навантаження літака).*



2 серпня 1907 р. *народився військовий льотчик, двічі Герой Радянського Союзу С.П.Супрун.*

2 серпня 1930 р. *у районі Воронежа в зоні дослідно-показових навчань ВПС МВО вперше викинуто парашутний десант у складі 12 осіб. День народження ПДВ.*

2 серпня 1966 р. *здійснив перший політ перший радянський літак зі змінюваною геометрією крила С-22І (прототип Су-17), В.С.Іллюшин.*



2 серпня 1996 р. *у ході проведення льотно-тактичних навчань “Липень-96” здійснено пілотаж 4 літаків МіГ-29 у бойовому порядку “Ромб”. День створення пілотажної групи ВПС ЗС України “Українські соколи”.*

2 серпня 2005 р. *вперше піднявся у повітря перший серійний літак Ан-140, побудований в Самарі на ВАТ “Авіакор – авіаційний завод”. Екіпаж льотчиків-випробувачів: від АНТК ім. О.К.Антонова – О.Круц і В.Єпанчинцев, від Самарського заводу – С.Мартинов.*



3 серпня 1911 р. *здійснив перший політ перший у світі літак-амфібія “Канар”, пілотований творцем першого в світі гідролітака А.Фабром.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

1-7 серпня



4 серпня 1954 р. *народився військовий льотчик, ВО першого заступника командувача ПС ЗС України В.С.Нікіфоров.*



5 серпня 1905 р. *народився авіаконструктор А.І.Мікоян.*

5 серпня 1913 р. *здійснив перший політ перший у світі чотиридвигуновий біплан "Російський витязь" конструкції І.І.Сікорського з двигунами, розташованими в ряд (невдовзі ця схема стала загальноприйнятою).*

5 серпня 1930 р. *народився астронавт Н.Армстронг – перший землянин, який ступив на поверхню Місяця.*



5 серпня 1941 р. *народився льотчик-космонавт Л.Д.Кизим.*

5 серпня 2002 р. *над Великобританією в рамках програми "Відкрите небо" здійснив політ літак аерофотозйомки Ан-30.*

6 серпня 1913 р. *вперше в Росії здійснено стрільби по наземних цілях із кулемета, встановленого на літаку, О.Поплавко.*

6 серпня 1945 р. *вперше було застосовано ядерну зброю у війні (з літака В-29 "Енола Гей" скинули ядерну бомбу "Малюк" на Хіросиму).*

6 серпня 2001 р. *на полігоні поблизу Актюбінська (Росія) під час демонстрації військової техніки, екіпаж О.В.Галуненка на літаку Ан-70 вперше здійснив повітряне десантування БМД-3 вагою 15 т з висоти 500 м.*





7 серпня 1904 р. *народився головний маршал авіації О.Є.Голованов.*

7 серпня 1941 р. *здійснив перший політ дослідний двохдвигуновий винищувач Пе-3, О.Федоров.*





7 серпня 1956 р. *народився командувач ПК "Центр" – заступник командувача ПС ЗС України (2005-2007) О.М.Хрус.*

На початку серпня 1911 р. здійснив перший політ дирижабль, побудований в Україні (дирижабль "Київ" конструкції Ф.Ф.Андерса).



В боях учился побеждать

Одним из лучших летчиков 159-го истребительного авиаполка по праву считается Петр Лихолетов. Он родился 18 июля 1917 года в поселке Харцызск ныне, город Донецкой области. В 1938 году окончил Харьковскую военную авиационную школу летчиков и летнабов, в 1940-м – Чугуевское военное авиационное училище летчиков, в 1941 году – курсы командиров звеньев в Ленинграде.





В его натуре по-рыцарски сочетались лихость непревзойденного пилотажа, удивительно оправдывающая его фамилию, и суровая командирская взвешенность, ярость известного всему фронту бойца и далекая от околополетной буффонады любовь к живописи. Глядя на сделанные им рисунки, товарищи не раз говорили: "Тебе, Петя, надо быть не летчиком, а художником!" Рисовал Лихолетов действительно хорошо. Но летал и воевал еще лучше. Свою первую победу он одержал 12 июля 1941 года, сбив в упор бомбардировщик Ju-88 на своем МиГ-3.

В воздухе Петр полностью оправдывал свою фамилию: то он пикировал и, чуть не задевая крыши, проносился над постройками, то, перевернув самолет, "брил" поле аэродрома, и характерно, что эта лихость сочеталась в нем с каким-то невыразимо тонким чутьем машины, воздуха, полета. Попадало ему от начальства за лихачество крепко, но, тем не менее, это был общий любимец и неоспоримый авторитет. Не зря на самолете Петра Лихолетова уже весной 1942 года красовались 10 победных звезд. Под его командованием пятерка наших истребителей однажды отразила налет 40 вражеских бомбардировщиков на Кобону.

Свой самый тяжелый бой он провел в конце марта 1942 года, когда группа "Мессеров" раскол шестерку Лихолетова и сбила двух его ведомых: Прудникова и Веренихина. И хотя ему самому удалось в том бою сбить 2 Ме-109, а затем, используя крайне рискованный пилотаж, вырваться из "клещей" немцев, на бреющем полете приведя преследователей к своим зенитным батареям, оторваться от них и благополучно сесть, тот бой (по его собственному выражению) "стоил трех лет службы".

К середине октября 1943 года командир эскадрильи 159-го истребительного авиационного полка (275-я истребительная авиационная дивизия, 13-я Воздушная армия, Ленинградский фронт) капитан П.Лихолетов совершил 366 боевых вылетов, провел 72 воздушных боя, в которых лично сбил 19 и в группе 5 самолетов противника. 4 февраля 1945 года удостоен звания Героя Советского Союза. Всего за годы войны Петр Лихолетов выполнил 382 боевых вылета, в 78 воздушных боях сбил 25 самолетов лично и 5 – в составе группы. Умер отважный летчик от ран 13 июля 1945 года.

Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалью "За оборону Ленинграда". Имя Героя носят улицы в городах Харцызск и Докучаевск.

Двадцать пятого июля 2011 года исполняется 55 лет со времени участия 36 вертолетов Ми-4 в воздушном параде в честь Дня авиации, высадивших на Тушинском аэродроме крупный артиллерийский десант.

Винтокрылые машины Миля



После успешных испытаний вертолета Ми-1, созданного вновь организованным ОКБ М.Миля, и положительного опыта его начальной эксплуатации конструкторское бюро получило в 1951 году задание на постройку нового вертолета Ми-4, предназначавшегося для транспортировки различных грузов весом до 12000 кг в нормальном варианте и до 16000 кг в перегрузочном. В апреле 1952-го опытный экземпляр Ми-4 был построен и испытан.

Вертолет Ми-4 был создан по одновинтовой схеме, имел 4-лопастный несущий винт диаметром 21 м, на нем был установлен двигатель воздушного охлаждения АШ-82В взлетной мощностью 1700 л.с.

Одновременно с изготовлением опытного образца Ми-4 запустили в серийное производство. Благодаря этому уже летом 1952 года появились первые серийные транспортные вертолеты, вдвое превосходившие по полетному весу, мощности двигателя и полезной нагрузке наиболее удачный зарубежный вертолет тех лет – американский вертолет Игоря Сикорского S-55. Обладая высокими летными данными, оснащенные совершенным оборудованием для слепых и ночных полетов, Ми-4 не имели себе равных в тот период и вновь вывели Советский Союз на передовые позиции в этой области авиационной техники.

После завершения летных испытаний опытного образца работа по Ми-4 не окончилась. В течение ряда последующих лет проводилась большая работа по доводке и совершенствованию основных агрегатов вертолета, по созданию целого ряда его модификаций для конкретных областей применения, по повышению надежности и увеличению ресурса. В то же время расширялось применение машины во все новых областях народного хозяйства и армии.

В 1954 году вертолет Ми-4 впервые участвовал в воздушном параде в День авиации на аэродроме в Тушино. В воздушном параде в 1955 году участвовало уже несколько Ми-4. В 1956 году в воздушном параде крупное соединение вертолетов Ми-4, в количестве 36 машин, продемонстрировало высокие технические возможности вертолета для десантно-транспортных операций, совершив посадку на Тушинском аэродроме и высадив значительный военный десант с пушками, тягачами, другой военной техникой и соответствующим военным персоналом. Это был первый случай широкой наглядной демонстрации перед тысячами зрителей больших тактических возможностей новой авиационной техники.

В этом же году на Ми-4 были установлены ряд всесоюзных и мировых рекордов. Так, 25 апреля был поднят коммерческий груз 2000 кг на высоту 6017,5 м (летчик Р.Капрэлян); 26 апреля коммерческий груз 1000 кг был поднят на высоту 6056 м (летчик В.Винницкий); 29 апреля на дистанции 500 км была достигнута средняя скорость 187,254 км/ч (летчик Б.Земсков).

Підготувала Вероніка Дернова.

КІБЕР-АТАКА

Зламано комп'ютерну мережу НАТО

Хакери з групи Anonymous повідомили про злам комп'ютерної мережі НАТО.

В результаті зламу хакери отримали доступ до цілого ряду секретних матеріалів, які вони планують опублікувати у вільному доступі.

У своєму Twitter-акаунті хакери розмістили файл у форматі PDF, що представляє собою документ для службового користування. Крім того, хакери повідомили, що у них є ще кілька інших цікавих матеріалів, загальний розмір яких перевищує 1 Гб.

Зараз експерти НАТО з безпеки розслідують, наскільки такі повідомлення відповідають дійсності.

Нагадаємо, що хакерська група Anonymous, відома своїми атаками на сайти сенату США і ЦРУ, сайти президента та уряду Бразилії, компаній - Sony, Visa, MasterCard.



ТОТАЛЬНИЙ КОНТРОЛЬ

Американські військові проаналізують соціальні мережі

Влада США готова витратити більш $42 млн на створення системи відстеження даних, які можуть мати відношення до безпеки США.

Таким чином військові, аналізуючи повідомлення користувачів, знатимуть морально-психологічний стан як військовослужбовців, так і звичайних людей, а також про тенденції і події.

Створена система буде відслідковувати ворожу щодо США інформацію і пропаганду і допоможе вести контрпропаганду. Попередня назва системи – SMISC (соціальні медіа в стратегічній комунікації). Система працюватиме з такими соціальними сервісами як Facebook, Twitter, YouTube і ще ряд інших.

Тендер на створення такої системи оголосило управління перспективних науково-дослідних розробок міноборони США (DARPA).

У військовому відомстві США вважають, що соціальні сервіси можуть вплинути на природу різного роду конфліктів досить глибоко. Запуск системи заплановано на 2014 рік.

Вона дозволить у режимі реального часу виявляти, класифікувати і аналізувати повідомлення, опубліковані в соціальних мережах. Система проводитиме пошук інформації, яка має цінність для військової розвідки чи становить небезпеку для США.

У першу чергу, таку програму планується використовувати в місцях дислокації американських військових.

Нагадаємо, що в червні американські військові активізували заходи для кіберзахисту країни.

НЕБЕЗПЕКА

ТОП-5 найбільш радіоактивних телефонів

Дізнайтеся, чи небезпечне радіовипромінювання вашого смартфона?

Ваш улюблений смартфон насправді не такий безневинний, як на перший погляд.

Федеральна комісія США з телекомунікацій протестувала смартфони всіх виробників і склала рейтинг телефонів із найвищим рівнем радіовипромінювання.

Чи належить до них ваш апарат?

Рівень радіовипромінювання вимірюється величиною SAR – specific absorption rate, яка визначає рівень радіовипромінювання на кілограм ваги користувача.

№5: HTC Desire



Найнижчий рівень випромінювання серед смартфонів із найбільшим випромінюванням показав HTC Desire, який є першим смартфоном із гігагерцевим процесором.

Цей телефон свого часу був флагманом компанії HTC, і досі залишається однією із найпопулярніших моделей на українському ринку завдяки стильному дизайну і співвідношенню ціни та якості.

Утім, HTC Desire виявився досить активним на радіовипромінювання - його рівень SAR становив 1,48 Вт на кілограм.

№4: Motorola MILESTONE



Motorola MILESTONE є одним із найбільш вдалих смартфонів на операційній системі Android. Цьому телефону навіть дали прізвисько "Віха", тому що після його виходу стався переломний момент у розвитку компанії Motorola.

У смартфона від Мотороли є декілька оригінальних особливостей, які роблять його одним із найпопулярніших девайсів на Android – суцільнометалевий корпус, висувна QWERTY клавіатура і процесор, який добре розганяється.

Але, попри свої вдалі риси, Motorola MILESTONE потрапив на четверту позицію смартфонів із найбільшим випромінюванням із рівнем SAR 1,49 Вт на кілограм.

№3: Sony Ericsson Xperia X10 Mini Pro



Sony Ericsson Xperia X10 Mini Pro є зменшеною копією смартфона Sony Ericsson Xperia X10. Це один із найбільш мініатюрних телефонів на Android і найменший смартфон із висувною QWERTY клавіатурою. Як і його "старший брат", X10 Mini Pro має досить привабливий дизайн.

Але вадами смартфона були дуже маленький екран пристрою, який становив усього 2,55 дюйма, і дуже слабка батарея. Ще одна вада виводить його на третю позицію в нашому рейтингу – це рівень радіовипромінювання SAR 1,55 Вт на кілограм.

№2: Motorola Droid 2



Motorola Droid 2 позиціонується як девайс для людей бізнесу. Цей смартфон є продовженням розвитку ідей Motorola Droid. Має сенсорний екран із діагоналлю 3,1 дюйма і повноцінну QWERTY клавіатуру.

У смартфон вбудовано 5-мегапіксельну камеру з функцією автофокусу і LED підсвічуванням. Він "уміє" працювати у 3G-мережах. Такий апарат продається тільки у США разом із підключенням до стільникового оператора Verizon Wireless. Але його головна вада – випромінювання. Motorola Droid 2 опинився на другій сходинці нашого рейтингу з рівнем радіовипромінювання SAR 1,58 Вт на кілограм.

№1: Motorola Bravo



Motorola Bravo є звичайним моноблочним недорогим смартфоном на операційній системі Android. Але, як для бюджетного смартфона, він має дуже великий – 3,7-дюймовий екран із роздільною здатністю 480x854.

Решта характеристик повністю відповідають бюджетній моделі: 800 МГц процесор, 512 Мб вбудованої пам'яті, 3-мегапіксельна камера. Також наявні всі бездротові модулі: Wi-Fi, Bluetooth і 3G. Є навіть вбудований FM-радіо модуль.

Але саме цей маленький смартфон став, за результатами дослідження американців, лідером рейтингу смартфонів із найбільшим випромінюванням із рівнем SAR 1,59 Вт на кілограм.

Ви знайшли свій смартфон у чорному списку? Не варто відразу ж його викидати, оскільки жоден із описаних вище апаратів не є особливо небезпечним – їхні показники радіовипромінювання не перевищують установлених в Україні та світі норм. Адже максимально допустимою межею телефонного випромінювання у США вважають 1,6 Вт на кілограм, а в Європі – 2 Вт.

НОВИНИ РИНКУ

LG повернеться в Україну із ноутбуками

Компанія LG після довгої перерви знову почне поставляти свої ноутбуки на український ринок. У 2009 році компанія призупинила поставки цих пристроїв, при тому, що її частка ноутбуків на ринку становила 5%, але така цифра була доволі непоганим результатом.

Перша хвиля ноутбуків LG, які з'являться на українському ринку через кілька місяців, будуть коштувати від $500. Так, на жаль бюджетних моделей поки не передбачено.

Однак у LG є моделі з достатньою продуктивністю, стильним дизайном і невеликою товщиною.

Ноутбуки компанії LG будуть конкурувати на українському ринку в основному із Samsung, Acer і Asus.

ВАРТО ЗНАТИ

Перегляд 3D-відео шкідливий для здоров'я

Згідно з даними дослідження фахівців було встановлено, що перегляд тривимірного відео небезпечно для здоров'я.

Дослідження проводили фахівці Університету Каліфорнії в Берклі (University of California-Berkeley).

Дослідження показало, що перегляд 3D-відео викликає набагато більше напруження очей та їх стомлюваність.

Учасники дослідження після перегляду тривимірного і звичайного відео оцінювали свої відчуття. Зокрема, вони повідомляли про рівень втоми очей, болях у спині або шиї, ясності зору.

При перегляді 3D-відео автори експерименту по-різному розміщували тривимірний контент – попереду чи позаду екрану.

Організатори дослідження виявили, що перегляд стереоскопічних зображень найбільш стомлює, крім того, він веде до зниження ясності зору.

Гірше учасники експерименту себе почували, коли тривимірні елементи розміщувалися позаду екрана або дуже близько перед екраном.

Таким чином, перегляд тривимірної графіки все ще незручний і незвичний для користувачів.

Відзначимо, що зараз тривимірне зображення доступне на екранах звичайних планшетних ПК.

РЕЙТИНГИ

Найбезпечнішим браузером дослідники назвали Internet Explorer 9

Браузер Internet Explorer 9 корпорації Microsoft був названий найбільш безпечним.

Згідно з дослідженням компанії NSS Labs, браузер краще за інших захищає користувачів від відвідування шкідливих сайтів.

Згідно з даними дослідження, захисний фільтр SmartScreen браузера Internet Explorer 9 заблокував 92% шкідливих сайтів.

Друге місце в тестуванні зайняв браузер Internet Explorer 8, який зумів виявити 90% шкідливих сайтів.

Браузери Safari 5, Firefox 4 і Chrome 10 заблокували тільки 13% сайтів, а Opera 11 - 5%.

Торішнє дослідження NSS Labs показало приблизно ті ж результати.

Сторінку підготував Сергій Фурдик.

АРМІЙСЬКИЙ СПОРТ

Збірна Збройних Сил у топ-10

за підсумками V Всесвітніх ігор серед військовослужбовців

Відповідно до заходів Міжнародної ради військового спорту (СІЗМ) у Бразилії завершилися V Всесвітні ігри серед військовослужбовців. Участь у цих змаганнях, які за членством країн, кількістю учасників та їх престижністю посідають третє місце у світі після Міжнародного олімпійського комітету та Всесвітньої Універсіади, взяли 7 тисяч спортсменів зі 100 країн, повідомляє Департамент преси та зв'язків із ЗМІ Міноборони.



За програмою V Всесвітніх літніх ігор серед військовослужбовців були проведені змагання з 20 видів спорту. Спортсмени Збройних Сил України взяли участь у змаганнях з кульової стрільби, сучасного п'ятиборства, плавання, легкої атлетики, вітрильного спорту, фехтування та боксу.

Очолював українську делегацію, кількістю 70 спортсменів, начальник Управління спорту Міністерства оборони України, майстер спорту міжнародного класу, заслужений працівник фізичної культури і спорту України, кандидат педагогічних наук Олександр Величко.

Загалом українські військовослужбовці привезли з Бразилії 18 нагород світової першості (5 золотих, 4 срібні і 9 бронзових), увійшовши в топ-десятку кращих військових спортивних команд світу.

Серед мультимедалістів змагань – легкоатлетки Марія Рємень та Олеся Повх. У бігу на 100 метрів Марія Рємень виграла "золото", а Олеся Повх – "бронзу". На 200-метрівці Марія стала другою. В естафеті 4x100 метрів наша команда у складі Олесі Повх, Марії Рємень, Євгенії Снігур та Олени Чебану посіла третє місце. А у секторі штовхання ядра Андрій Семенов зумів показати найкращий результат серед 18 учасників.

У стрибках у висоту чемпіон світу – 2005 Юрій Крималенко став другим, а переможець червневого командного чемпіонату Європи Дмитро Дем'янюк – третім. Метальниця молота Наталія Золотухіна здобула "срібло", а Руслана Цихоцька у потрійному стрибку і стрибках в довжину – "бронзу".

Найстарша за віком учасниця – 39-річна Світлана Бондаренко – виграла бронзову медаль з плавання, а 22-річний дніпропетровець Андрій Коваленко – "золото" у плавальному турнірі.

Титулований український дует Євген Браславець та Ганна Коваленко стали переможцями парусної регати. "Золото" та "срібло" у сучасному п'ятиборстві завоювала Ірина Хохлова. Суперважковаговик Андрій Томчук посів третє місце в боксерському турнірі. "Бронзу" здобула шаблістка Олена Вороніна.



СТРИБКИ У ВОДУ

Армійці Бондар та Горшковозов здобули "бронзу" чемпіонату світу

Днями у Китайській Народній Республіці завершився чемпіонат світу з водних видів спорту. На змаганнях у складі нашої національної збірної було представлено і чимало спортсменів Центрального спортивного клубу Збройних Сил України, інформує mil.gov.ua.

Так, у синхронних стрибках з 10-метрової вишки відзначилися спортсмени команди майстрів з плавання ЦСК ЗС України – солдат військової служби за контрактом Олександр Горшковозов та працівник ЗС України Олександр Бондар.

Наші армійці здобули 435.36 балів, пропустивши вперед лише китайську та німецьку пари.

ЄВРО-2012

Кубок Євро-2012 прибув до Києва

До Києва приїхав кубок, який отримає команда-переможниця Євро-2012. Головний трофей європейської футбольної першості 2012 року зараз подорожує містами, які через рік прийматимуть Євро-2012.



Цей кубок вже був презентований у Польщі та Львові.

Генеральний секретар УЄФА Девід Тейлор на презентації кубка в Києві заявив, що через рік цей трофей має всі шанси залишитися тут.

"Не знаю, чи залишиться кубок Європи в України і після фінального матчу Євро-2012, але шанси на це в Україні, звичайно ж, є", – сказав він.

Чемпіонський кубок має 60 см довжини і важить 7,6 кг. Розробкою його дизайну займалася компанія Asprey-London.

Варто зазначити, що початкова модель кубка, названого на честь першого генерального секретаря УЄФА Андрі Делане, використовувалася протягом 45 років. А в 2008 році трофей став на 18 см вище.

Нова модель майже така ж, як і оригінальний Кубок Андрі Делане, але все-таки є низка відмінностей.

Наприклад, зазнала змін срібна підставка – вона стала більшою. А імена переможців усіх чемпіонатів Європи, які раніше були нанесені на постамент, тепер знаходяться на задній частині трофею.

БОКС

Кличко тримає спаринг-партнерів у залізній дисципліні

В останньому номері німецького журналу SportBild були опубліковані правила тренувального табору Віталія Кличка.



Стаття містить міркування про залізну дисципліну, що панує в готелі Stanglwirt в Гоінгу, фотографію листка з правилами та коментарі деяких боксерів.

Складені правила командою Володимира під керівництвом Емануеля Стюарда, який тренує чемпіона з 2004 року.

Ола Афолабі, частий спаринг-партнер Володимира, вважає, що такі правила необхідні: "Тут я навчився дисципліни".

У той же час, повідомляється, що незважаючи на жорсткі вимоги, до цього часу не було ні штрафів, ні звільнень.

У правилах чітко прописано, що всі спаринг-партнери зобов'язані прибути до тренувальної зали в будні дні рівно о 7-й ранку. Ранкове тренування триває до 8-ї ранку.

Якщо ти запізнюєшся хоча б на хвилину, з твоєї зарплати утримають $150.

Боксери зобов'язані весь час знаходиться в гарній фізичній формі і бути готовими допомагати Кличку у виконанні його навантажень, а також заборонено розголошувати або обговорювати тренування та методи з ким-небудь не з табору Кличка.

Крім того, заборонені додаткові послуги готелю (їжа, напої, алкоголь, телефонні дзвінки, платне телебачення). Якщо хтось вирішить все ж скористатися додатковими послугами, то плата за послуги буде вирахувана з тижневої платні.

За порушення правил спаринг-партнер може бути позбавлений частини заробітку або взагалі звільнений.

Нагадаємо, Віталій Кличко зараз готується до бою з поляком Томашем Адамеком, який відбудеться 10 вересня на стадіоні у Вроцлаві.

"ФОРМУЛА-1"

"Формула-1" на воді збере у Вишгороді 50 тис. вболівальників

Із 29 по 31 липня в Україні вперше відбудеться етап Гран-прі чемпіонату світу з "Формули-1" на воді – найпрестижніших сучасних гонок у водно-моторному спорті.

Змагання, які приурочені до святкування 20-ї річниці незалежності України, проходитимуть під патронатом Президента Віктора Януковича.

До Вишгорода Київської області на водну "Формулу-1" з'їдуться 12 команд із різних країн світу – Фінляндії, Об'єднаних Арабських Еміратів, Катару та Китаю.

Очікується, що на світовий етап Гран-прі з "Формули-1" на воді приїде 50 тис. уболівальників з усього світу.

Історія проведення чемпіонатів світу на моторних човнах у класі "Формула-1" на воді бере початок із 1962 року, коли Д. Шульц та А. Молінарі побудували перші спортивні катамарани.

Своє нинішнє офіційне найменування гонки отримали на пленумі Міжнародного союзу водно-моторного спорту у 1981 році, коли в Монте-Карло вперше провели на воді аналог автомобільних гонок "Формула-1".

ШАХИ

Українські шахісти завоювали світову "бронзу"



Збірна Україна на командному чемпіонаті світу з шахів, що проходив у китайському місті Нінбо, стала володарем бронзових нагород.

В останньому дев'ятому турі українці не змогли переграти вірмен. У нічию закінчилися партії на всіх чотирьох дошках, за якими грали Василь Іванчук – Левон Аронян, Павло Ельянов – Сергій Мовсесян, Захар Єфименко – Володимир Акопян, Олександр Моїсеєнко – Габріель Саргсян.

Нічийного результату вірменам було цілком достатньо, аби стати чемпіонами світу. Друге місце дісталося господарям чемпіонату – китайцям.

Збірна Росії, яка вважалася одним з головних фаворитів цих змагань, в останній день програла Індії і розмістилася тільки на четвертій позиції, поступившись Україні двома очками.

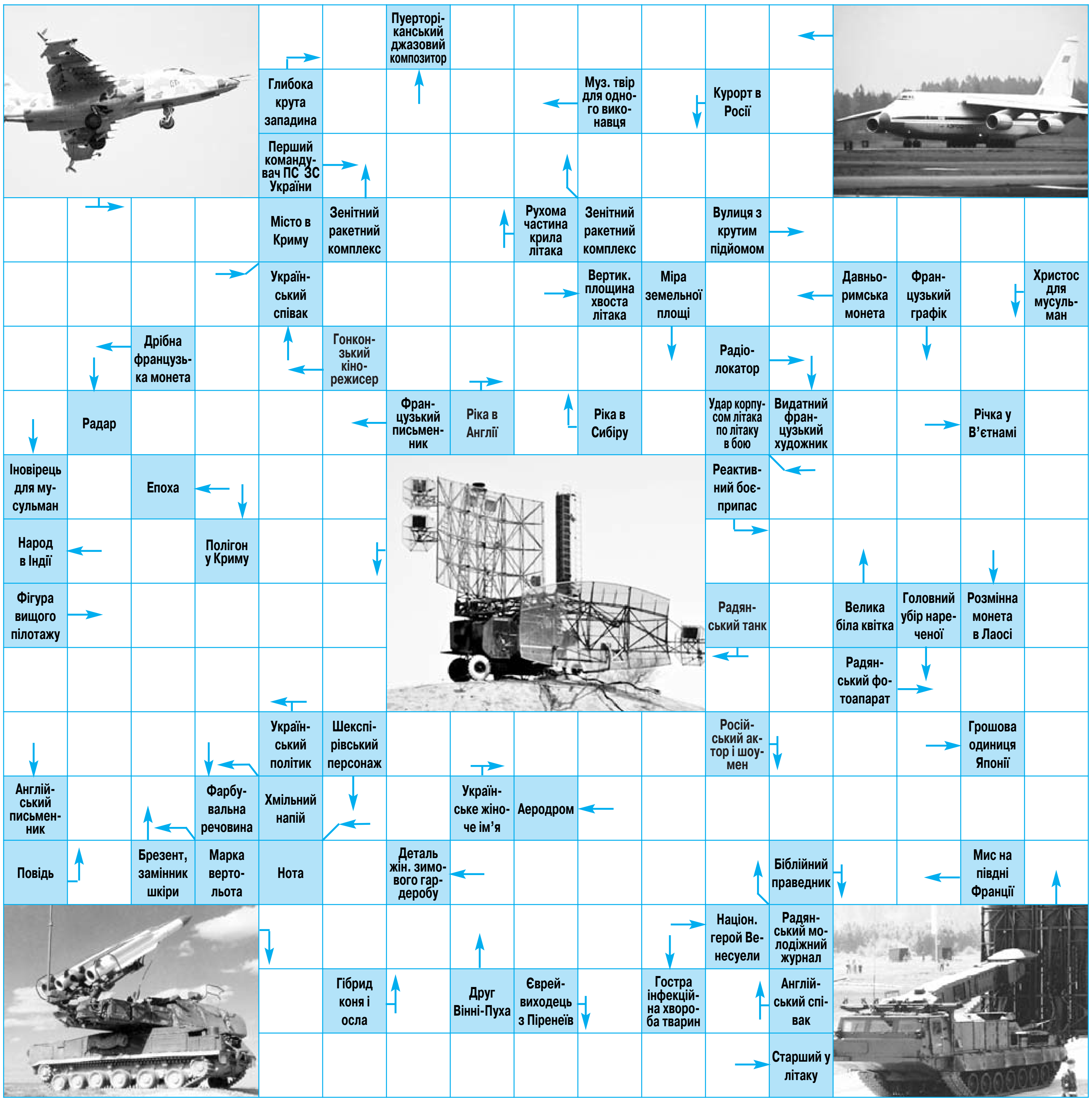
Сторінку підготував Андрій Агеєв.

ЗАСНОВНИК: МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А, тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів.
Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.
Інформаційна підтримка: "Військо України", "Авиация и время".

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця, вул. Червоноармійська, 105
тел: 8-067-587-02-96, 8-0432-59-62-26,
факс: 8-0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка: С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: В. Гедз.
Перший редактор Сергій Свенціцький.
Наклад – 1050 прим. Зам. № 112227
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР М. ПОПЛАВСЬКИЙ



СУДОКУ

	8	3		6				9
		7			9		8	
	6		8			7		
7				1		5		
	1	8				4	3	
		5		8				1
		1			2		4	
	5		3			1		
2				5		3	9	

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 29



АВТОДРОМ

Компанія Mercedes-Benz поширила подробиці про модель B-Class наступного покоління



У гамі новинки, яку представлять у вересні поточного року на мотор-шоу у Франкфурті, з'явиться повнопривідна модифікація, екологічно чиста версія й автомобілі, що використовують силові установки на альтернативних видах пального. Та головне нововведення майбутнього B-Class – це відмова від важкого і вартісного модульного компонування. За словами представників "Мерседесу", це дозволило знизити центр ваги автомобіля на 30 міліметрів, а також додати моделі більше спортивних ноток у керованості, не жертвуючи при цьому комфортом.

У конструкції новинки передбачено спеціальний простір під підлогою, що використовуватиметься для установки акумуляторів в електричний і гібридній версіях, паливних осередків для водневої модифікації, а також баків із природним газом. Усі ці версії повинні з'явитися в 2013 і 2014 роках.

Mercedes-Benz B-Class отримує нову підвіску, розроблену з розрахунком на оснащення автомобіля системою повного приводу. Цю трансмісію планується пропонувати тільки з одними із найпотужніших двигунів у гамі, у "зарядженому" варіанті AMG і для майбутнього кроссовера, побудованого на базі "Б-Класу".

Серед моторів новинкою стане 1,6-літровий бензиновий турбоагрегат, доступний у двох варіантах потужності – 124 і 156 кінських сил (більш потужні версії з'являться на машині в наступному році). Серед дизелів будуть 109-и 136-сильні двигуни об'ємом 1,8 літра. Співпраця Daimler і групи Renault-Nissan дозволить B-Class одержати 1,5-и 1,6-літрові французькі дизелі і, можливо, трициліндровий бензиновий турбомотор об'ємом 0,9 літра від наступних поколінь Twingo, Clio і Megane. Крім того, автомобіль пропонуватимуть у спорт-пакеті із "короткою" рульовою рейкою, заниженою на 20 міліметрів підвіскою і переналаштованими амортизаторами, здатними адаптуватися під дорожні умови.

Продаж B-Class наступного покоління на європейському ринку почнеться восени поточного року. За попередніми даними, ціни на новинку в Німеччині стартуватимуть від 24,5 тисячі євро.

Підготував Сергій Клименко.

ЦІКАВО ЗНАТИ

Привидение в Нью-Йоркском доме

С некоторых пор в Нью-Йорке в доме одного биржевого маклера все слышались какие-то таинственные шорохи и жужжание, которые усиливались иногда в одно и то же время, а затем опять смолкали. Биржевой маклер был человек далеко не суеверный, ни в какие привидения не верил. Он произвел тщательный осмотр дома сверху донизу, искал причину странного явления в течение нескольких месяцев, но так ничего не открыл. Наконец, хозяин вооружился револьвером и просидел всю ночь в той комнате, где раздавались таинственные звуки. Однако никакого привидения в ней не появилось.

Однажды вечером он пригласил к себе гостей, и в тот момент, когда все садились за стол, вдруг таинственные шорохи возобновились. Снова началось исследование всего дома и снова ничего не было найдено. Тогда маклер пригласил полицию, которая, осмотрев дом, ничего не нашла. Полицейские уже уходили, когда вдруг возле дома появился рой пчел, который мгновенно куда-то исчез. Это объяснило все. Были приглашены плотники, они подняли полы в нескольких комнатах. Всюду жили рои пчёл.

Они скопили огромное количество меда, который маклер собрал и продал.

Летучие мыши

Некто П. Притуленко в 1908 году писал: "Под окном моей квартиры (я жил на втором этаже) росли широкой рощей с плоскими вершинами мимозы или шелковые акации, цветы которых я срывал прямо из окна. 24 июля 1899 года в 4 часа утра было тихо, но мне послышался в раскрытое окно странный шум. В полном недоумении я подошел к окну и заметил почти целый рой пчел, летающих над цветами мимозы, между которыми, еще к большему удивлению, увидел десять- двенадцать летучих мышей. Они со свойственной им быстротой ловили и тут же поедали ранних трудениц, увлеченных сбором пахучего нектара. В половине шестого утра стало настолько светло, что мыши из боязни яркого света не могли продолжать своей охоты и скрылись. Пчелы работали до восьми утра, когда выделение обильного нектара у мимоз прекратилось. Одну мышь мне удалось сбить мокрым полотенцем, и в ее желудке я нашел свыше десятка пчел".

Интересная находка

В мае 1884 года французский натуралист М. Гильмет во время научного путешествия по Австралии заметил на эвкалипте на высоте 80 метров, там где два толстых ствола расходились в разные стороны, хижину довольно странного вида. Вокруг нее играл огромный рой пчел. С помощью своих спутников он свалил это гигантское дерево, имевшее 7 метров в диаметре и 120 метров длиною. Пилили два дня обыкновенной пилой. Когда дерево рухнуло, то оказалось, что хижина между стволами не что иное, как пчелиное гнездо. Оно весило 4500 килограммов. В сотах имелось 3500 килограммов превосходного меда. Улей весил одну тонну. Его коричневые стенки напоминали обмазку из глины и соломы наших украинских хат. Это – застаревший, многолетней давности воск. Вверху улей-хижина имел куполообразную крышку. С нее хорошо стекала влага.

С тех пор подобное пчелиное гнездо никто нигде не находил.